PNA 1325 — Plano Nacional de Acção para implementação da Resolução do Conselho de Segurança das Nações Unidas 1325 (2000) sobre Mulheres, Paz e Segurança.
PNAI — Plano Nacional de Acção para a Inclusão.
PNCTSH — Plano Nacional contra o Tráfico de Seres Humanos.
PNCVD — Plano Nacional contra a Violência Doméstica.
PNI — Plano Nacional para a Igualdade — Género, Cidadania e não Discriminação.
PNL — Plano Nacional de Leitura.
PNOPT — Programa Nacional de Política de Ordenamento do Território.
PNR — Programa Nacional de Reformas.
PNS — Plano Nacional de Saúde.
POFC — Programa Operacional dos Factores de Competitividade.
POPH — Programa Operacional do Potencial Humano.
QREN — Quadro de Referência Estratégico Nacional.
RCM — resolução do Conselho de Ministros.
TIC — tecnologias de informação e comunicação.
UE — União Europeia
UPR — revisão periódica universal do Conselho de Direitos Humanos das Nações Unidas.

Resolução do Conselho de Ministros n.º 6/2011

Nos termos do n.º 1 do artigo 57.º da Lei da Liberdade Religiosa, aprovada pela Lei n.º 16/2001, de 22 de Junho, e do n.º 1 do artigo 5.º do Decreto-Lei n.º 308/2003, de 10 de Dezembro, alterado pelo Decreto-Lei n.º 204/2007, de 28 de Maio, cabe ao Conselho de Ministros designar o presidente da Comissão da Liberdade Religiosa.

Assim:

Nos termos da alínea *g*) do artigo 199.º da Constituição, o Conselho de Ministros resolve:

1 — Renovar a designação do Dr. Mário Alberto Nobre Lopes Soares para o cargo de presidente da Comissão da Liberdade Religiosa, nos termos do n.º 1 do artigo 5.º e do artigo 7.º do Decreto-Lei n.º 308/2003, de 10 de Dezembro, alterado pelo Decreto-Lei n.º 204/2007, de 28 de Maio.

2 — A presente resolução produz efeitos a partir da data da sua aprovação.

Presidência do Conselho de Ministros, 30 de Dezembro de 2010. — O Primeiro-Ministro, *José Sócrates Carvalho Pinto de Sousa.*

MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES

Decreto-Lei n.º 9/2011

de 18 de Janeiro

O presente decreto-lei altera o Decreto-Lei n.º 191/98, de 10 de Julho, que estabelece o regime jurídico aplicável aos meios de salvação de embarcações nacionais, e introduz modificações ao Regulamento dos Meios de Salvação.

As alterações introduzidas pelo presente decreto-lei têm como objectivo reforçar a segurança a bordo das embarcações, através da adopção de medidas urgentes que possibilitem a redução, a muito curto prazo, do número de acidentes no mar.

Em especial, analisados os acidentes que têm vindo a registar-se no País, constata-se que grande parte dos mesmos ocorreu em embarcações da pesca. A insuficiente preparação dos trabalhadores do mar na área da prevenção e segurança e a inadequada utilização de equipamentos de segurança e de meios de salvação é uma das causas geradoras de um número significativo dos acidentes mortais verificados nesta actividade.

Importa, pois, criar e desenvolver uma cultura de prevenção e segurança entre os trabalhadores da pesca, extensível também a outro tipo de embarcações (de comércio, de carga, de passageiros e rebocadores), capaz de fazer diminuir a ocorrência de acidentes no mar.

Assim, em primeiro lugar, altera-se o regime legal em vigor, no sentido de modificar os requisitos actualmente existentes quanto aos meios de salvação individuais que cada tipo de embarcação deve possuir. Prevêem-se novos requisitos quanto ao número e tipo de bóias de salvação, coletes de salvação, e fatos hipotérmicos que devem existir nas embarcações.

Em segundo lugar, visando o reforço da segurança das pessoas a bordo, estabelecem-se requisitos operacionais para situações de emergência aplicáveis a todas as embarcações de passageiros, e a embarcações equipadas com propulsão e de arqueação bruta igual ou superior a 100, e impõe-se a necessidade de serem divulgadas instruções de segurança claras e adequadas aos passageiros, antes ou imediatamente após o início da viagem.

Em terceiro lugar, retira-se do texto do Decreto-Lei n.º 191/98, de 10 de Julho, a possibilidade de substituição das embarcações de sobrevivência por balsas rígidas em embarcações de passageiros por razões que se prendem com a segurança dos mesmos. Estabelece-se, no entanto, um período de transição, até 31 de Dezembro de 2015, de modo a permitir-se uma adaptação gradual e progressiva a esta alteração.

Em quarto lugar, actualiza-se o regime jurídico em vigor no sentido de prever que a competência para aprovar os meios de salvação individuais (bóias de salvação, coletes de salvação, fatos hipotérmicos, embarcações salva-vidas, entre outros) e, bem assim, a competência para assegurar o cumprimento do diploma é, agora, do Instituto Portuário e dos Transportes Marítimos, I. P.

Por último, converte-se a unidade monetária para euros e actualizam-se os valores das coimas previstas para o não cumprimento dos requisitos mencionados no presente decreto-lei.

Por razões que se prendem com a importância e a extensão das alterações introduzidas, é republicado em anexo ao presente decreto-lei o seu texto integral.

Assim:

Nos termos da alínea *a*) do n.º 1 do artigo 198.º da Constituição, o Governo decreta o seguinte:

Artigo 1.º

Alteração ao Decreto-Lei n.º 191/98, de 10 de Julho

Os artigos 2.º, 3.º, 4.º, 5.º, 6.º, 12.º, 15.º, 16.º, 18.º, 19.º e 20.º do Decreto-Lei n.º 191/98, de 10 de Julho, alterado pelos Decretos-Leis n.os 271/2001, de 13 de Outubro, e 138/2002, de 16 de Maio, passam a ter a seguinte redacção:

«Artigo 2.º

[...]

1 — . . . .

a) . . . .

b) Convenção — a Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar, de 1974, bem como as respectivas alterações, na sua actual redacção;

c) ....
d) ....
e) ....
f) ....
g) ....
h) ....
i) ....
j) ....
k) ....
l) ....
m) ....
n) ....
o) ....
p) ....
q) ....
r) ....
s) ....
t) ....

2 — ....

Artigo 3.º

[...]

1 — As embarcações que arvorem bandeira portuguesa devem possuir a bordo os meios de salvação previstos:

a) Na Convenção, relativamente às embarcações por elas abrangidas;
b) No Decreto-Lei n.º 293/2001, de 20 de Novembro, alterado pelos Decretos-Leis n.os 180/2003, de 14 de Agosto, 107/2004, de 8 de Maio, 51/2005, de 25 de Fevereiro, e 210/2005, de 6 de Dezembro, relativamente às embarcações por ele abrangidas;
c) No Decreto-Lei n.º 248/2000, de 3 de Outubro, alterado pelos Decretos-Leis n.os 306/2001, de 6 de Dezembro, e 155/2003, de 17 de Julho, relativamente às embarcações por ele abrangidas;
d) No Decreto-Lei n.º 111/2008, de 30 de Junho, relativamente às embarcações por ele abrangidas;
e) No Regulamento para as restantes embarcações.

2 — Os meios de salvação devem constar nos certificados de navegabilidade das embarcações.
3 — Os meios de salvação instalados a bordo das embarcações, tal como previsto na parte I do Regulamento, devem cumprir os requisitos previstos no Decreto-Lei n.º 167/99, de 18 de Maio, alterado pelo Decreto-Lei n.º 24/2004, de 23 de Janeiro, ou, em alternativa, satisfazer os requisitos previstos na parte II do Regulamento.

Artigo 4.º

[...]

1 — ....
2 — Compete ao Instituto Portuário e dos Transportes Marítimos, I. P., adiante designado por IPTM, I. P., aprovar os meios de salvação a utilizar pelas embarcações que arvorem bandeira portuguesa.
3 — ....

Artigo 5.º

[...]

1 — ....
2 — ....
3 — ....
4 — O IPTM, I. P., publica, no respectivo sítio da Internet, as referências às normas aplicáveis e às especificações técnicas a ter em conta na aprovação dos meios de salvação.

Artigo 6.º

[...]

1 — Compete ao IPTM, I. P., emitir os certificados de aprovação tipo e individual dos meios de salvação, cujo modelo é aprovado por despacho do conselho directivo do IPTM, I. P., e publicado no sítio da Internet daquele instituto.
2 — ....

Artigo 12.º

Manutenção, inspecções e exercícios periódicos

1 — Todas as embarcações de passageiros, assim como outras embarcações equipadas com meios de propulsão e de arqueação bruta igual ou superior a 100, devem possuir a bordo instruções claras, precisas e ilustradas, contendo relativamente a cada equipamento:

a) ....
b) ....
c) ....
d) ....
e) ....
f) ....

2 — As embarcações referidas no número anterior devem manter um programa de treinos para os tripulantes acerca da utilização correcta dos meios de salvação de bordo.
3 — Devem ser mantidos a bordo registos que evidenciem:

a) A participação de cada um dos tripulantes, mensalmente, em, pelo menos, um dos treinos constantes do programa de treinos referido no número anterior;
b) A participação num treino adicional para familiarização dos novos tripulantes efectuado antes do início da viagem, no caso de substituição simultânea de mais de 25 % da tripulação.

4 — Os cabos dos dispositivos utilizados para colocar na água as embarcações de sobrevivência ou de socorro devem ser renovados em períodos de tempo não superiores a cinco anos, devendo ser mantidos a bordo registos dessa renovação bem como os certificados dos cabos.
5 — *(Anterior n.º 3.)*
6 — *(Anterior n.º 4.)*
7 — *(Anterior n.º 5.)*

Artigo 15.º

Aprovação de taxas

Pelos serviços prestados relativos às vistorias e à aprovação dos meios de salvação são devidas taxas, cujo montante é fixado por portaria do membro do Governo responsável pelo sector dos transportes.

Artigo 16.º

[...]

1 — ....
2 — A aplicação das coimas compete ao presidente do conselho directivo do IPTM, I. P., bem como aos

capitães dos portos relativamente às infracções que detectem nas respectivas áreas de jurisdição.

3 — . . . .

Artigo 18.º

[...]

É aplicada coima de montante mínimo de € 500 e máximo de € 3500 aos comandantes, mestres e arrais que efectuem viagens com embarcações que não possuam a bordo embarcações de sobrevivência ou de socorro, em violação do disposto no artigo 3.º do presente decreto-lei.

Artigo 19.º

[...]

É aplicada coima de montante mínimo de € 250 e máximo de € 2500 aos comandantes, mestres e arrais das embarcações que efectuem viagens com embarcações que não possuam bóias de salvação, coletes de salvação, sinais visuais de socorro e restantes meios de salvação, em violação do disposto no artigo 3.º do presente decreto-lei.

Artigo 20.º

[...]

1 — É aplicada coima de montante mínimo de € 125 e máximo de € 1250 aos comandantes, mestres e arrais das embarcações que efectuem viagens:

a) . . . .
b) . . . .
c) . . . .
d) . . . .
e) . . . .
f) . . . .

2 — Constitui contra-ordenação punível com coima de € 50 a € 750, aplicada aos comandantes, mestres e arrais, a não utilização por todas as pessoas embarcadas, em operação da embarcação, do colete de salvação ou do auxiliar de flutuação, em violação do disposto no n.º 4 do artigo 70.º do anexo n.º 1 do presente decreto-lei, do qual faz parte integrante.»

Artigo 2.º

Alteração do anexo n.º 1 do Decreto-Lei n.º 191/98, de 10 de Julho

Os artigos 3.º, 4.º, 10.º, 16.º, 19.º, 20.º, 28.º, 29.º, 39.º, 40.º, 41.º, 42.º, 44.º, 48.º, 51.º, 55.º, 57.º, 61.º, 64.º, 66.º, 67.º, 70.º e 76.º do Regulamento dos Meios de Salvação, aprovado pelo anexo n.º 1 do Decreto-Lei n.º 191/98, de 10 de Julho, rectificado pela Declaração de Rectificação n.º 11-R/98, de 31 de Julho, alterado pelos Decretos-Leis n.os 271/2001, de 13 de Outubro, e 138/2002, de 16 de Maio, passam a ter a seguinte redacção:

«Artigo 3.º

[...]

1 — Os navios de carga devem possuir, no mínimo, uma embarcação de socorro que satisfaça os requisitos previstos no capítulo 24.

2 — Os navios de carga com comprimento inferior a 24 m ficam dispensados de embarcação de socorro desde que satisfaçam os seguintes requisitos:

a) Tenham equipamento que possibilite a recuperação de uma pessoa caída à água;

b) Permitam que a operação de recuperação da pessoa possa ser observada da ponte de comando.

Artigo 4.º

[...]

1 — Os navios de carga devem possuir bóias de salvação de acordo com a tabela seguinte:

Comprimento (*L*)	Bóias com sinal luminoso	Bóias com retenida de 30 m
$L < 15$ m.	1	1
15 m $\leq L <$ 30 m.	2	2
30 m $\leq L <$ 50 m.	3	3
$L \geq 50$ m.	4	4

2 — Nos navios de comprimento igual ou superior a 24 m, duas das bóias equipadas com sinal luminoso de auto-ignição devem possuir sinal fumígeno de auto-activação, satisfazendo os requisitos previstos no artigo 74.º

3 — Nos navios com comprimento igual ou superior a 45 m duas das bóias equipadas com sinal luminoso de auto-ignição devem possuir sinal fumígeno de auto-activação, satisfazendo os requisitos previstos no artigo 74.º, e devem poder ser lançadas por mecanismo activado a partir da ponte *(man overboard).*

4 — Os navios de carga devem instalar, a cada bordo, pelo menos uma bóia de salvação equipada com retenida flutuante que satisfaça os requisitos previstos no artigo 75.º, de comprimento igual a duas vezes a altura de colocação a partir da linha de água na condição de navio leve, ou igual a 30 m, se este comprimento for superior a 30 m.

5 — Os navios de carga devem possuir:

a) Um colete de salvação para adulto para cada pessoa a bordo;

b) Um número suficiente de coletes para as pessoas de quarto, os quais devem estar acondicionados onde o serviço de quarto é prestado.

6 — Nos navios de carga devem existir fatos de imersão hipotérmicos em número igual ao número de pessoas previstas para tripular a embarcação de socorro e, para além disso, em número igual ao número de pessoas a bordo não acomodáveis em:

a) Embarcações salva-vidas; ou

b) Jangadas com dispositivo de colocação na água; ou

c) Jangadas cuja colocação na água se processe por meios equivalentes, aprovados, desde que, para se embarcar nas mesmas, não se torne necessário entrar na água.

7 — Sem prejuízo do número anterior, nos navios de carga devem existir três fatos de imersão hipotérmicos por cada embarcação salva-vidas e ajudas térmicas para as pessoas a acomodar nas embarcações salva-vidas e para as quais não estejam previstos fatos de imersão hipotérmicos.

8 — Os fatos de imersão hipotérmicos e as ajudas térmicas referidas no número anterior não são obrigatórios se o navio possuir embarcações salva-vidas totalmente cobertas com capacidade para acomodar, a cada bordo,

o número total das pessoas embarcadas ou embarcações salva-vidas que possam ser colocadas na água por queda livre pela popa do navio, com capacidade para acomodar o número total das pessoas embarcadas.

9 — Os fatos de imersão hipotérmicos previstos nos n.^os 7 e 8 podem ser tidos em conta para cumprimento do disposto no n.º 6.

10 — Os fatos de imersão hipotérmicos exigidos nos n.^os 7 e 8 são dispensados nos navios de carga que naveguem constantemente a sul do paralelo 30°N e a norte do paralelo 30°S.

11 — Os fatos de imersão hipotérmicos e as ajudas térmicas, referidos nos números anteriores, devem satisfazer, respectivamente, os requisitos definidos nos artigos 80.º e 82.º

Artigo 10.º

[...]

1 — ....

Comprimento (*L*)	Bóias com sinal luminoso	Bóias com retenida de 30 m
$L < 15$ m	1	1
15 m $\leq L < 30$ m	2	2
30 m $\leq L < 50$ m	3	3
$L \geq 50$ m	4	4

2 — ....

3 — Os navios de passageiros devem também possuir um número suficiente de coletes para as pessoas de quarto, os quais devem estar acondicionados onde o serviço de quarto é prestado.

4 — *(Anterior n.º 3.)*

5 — Os navios de passageiros devem possuir fatos hipotérmicos em número igual ao número de pessoas previstas para tripular a embarcação de socorro.

Artigo 16.º

[...]

1 — ....

Comprimento (*L*)	Bóias com sinal luminoso	Bóias com retenida de 30 m
$L < 15$ m	1	1
15 m $\leq L < 30$ m	2	2
30 m $\leq L < 50$ m	3	3
$L \geq 50$ m	4	4

2 — Os navios de carga devem possuir um colete de salvação para adulto para cada pessoa a bordo.

3 — Os navios de carga devem também possuir um número suficiente de coletes para as pessoas de quarto, os quais devem estar acondicionados nos locais onde o serviço de quarto é prestado.

4 — Os navios de carga devem possuir fatos hipotérmicos em número igual ao número de pessoas previstas para tripular a embarcação de socorro.

Artigo 19.º

[...]

1 — ....

2 — Nos navios de passageiros que só operam dentro das barras dos portos, as jangadas referidas no número anterior podem ser substituídas por balsas rígidas para todas as pessoas embarcadas.

3 — ....

Artigo 20.º

[...]

1 — ....

Comprimento (*L*)	Bóias com sinal luminoso	Bóias com retenida de 30 m
$L < 15$ m	1	1
15 m $\leq L < 30$ m	2	2
30 m $\leq L < 50$ m	3	3
$L \geq 50$ m	4	4

2 — ....

Artigo 28.º

[...]

1 — ....

2 — ....

3 — Os rebocadores do alto devem possuir fatos hipotérmicos em número igual ao número de pessoas previstas para tripular a embarcação de socorro e ajudas térmicas para as restantes pessoas embarcadas.

4 — *(Revogado.)*

Artigo 29.º

[...]

Os rebocadores do alto devem possuir 12 sinais de pára-quedas.

Artigo 39.º

[...]

As embarcações auxiliares do alto devem satisfazer os requisitos fixados para os navios de carga registados na cabotagem.

Artigo 40.º

[...]

As embarcações auxiliares costeiras devem satisfazer os requisitos fixados para os navios de carga registados na mesma área de navegação.

Artigo 41.º

[...]

1 — As embarcações auxiliares locais devem possuir jangadas, que podem ser pneumáticas de modelo simplificado com equipamento mínimo ou abertas reversíveis, para todas as pessoas embarcadas.

2 — ....

3 — ....

Artigo 42.º

[...]

1 — As embarcações auxiliares locais devem possuir bóias de salvação, de acordo com a tabela seguinte.

Comprimento (L)	Bóias com sinal luminoso	Bóias com retenida de 30 m
$L \leq 9$ m (de boca aberta e navegação diurna)	-	1
$L \leq 9$ m (de convés fechado ou navegação nocturna)	1	1
9 m < L < 15 m.	1	1
15 m ≤ L < 30 m.	2	2
30 m ≤ L < 50 m.	3	3
$L \geq 50$ m.	4	4

2 — *(Revogado.)*
3 — *(Revogado.)*
4 — *(Revogado.)*
5 — As embarcações auxiliares locais que não estejam permanentemente atracadas ou amarradas devem possuir coletes de salvação para todas as pessoas embarcadas.

Artigo 44.º

Requisitos obrigatórios

As embarcações marítimo-turísticas abrangidas pelo presente subcapítulo 1 devem satisfazer os requisitos fixados para os navios de carga do longo curso.

Artigo 48.º

[...]

1 — . . . .
2 — . . . .
3 — As jangadas referidas no n.º 1 devem possuir dispositivos de colocação na água distribuídos igualmente por cada bordo do navio.
4 — As jangadas referidas no n.º 2 devem possuir pelo menos um dispositivo de colocação na água, a cada bordo, podendo este dispositivo ser o previsto para as jangadas referidas no número anterior.
5 — *(Anterior n.º 4.)*

a) . . . .
b) Tratando-se de embarcações existentes, podem possuir jangadas SOLAS, com pacote de emergência A ou B, com capacidade para acomodar o número total de pessoas embarcadas e, se operarem a menos de 3 milhas da costa, as jangadas podem ser pneumáticas de modelo simplificado com equipamento mínimo ou abertas reversíveis, podendo ainda ser substituídas por balsas rígidas.

Artigo 51.º

[...]

1 — . . . .

Comprimento (L)	Bóias com sinal luminoso	Bóias com retenida de 30 m
L < 15 m.	1	1
15 m ≤ L < 30 m.	2	2
30 m ≤ L < 50 m.	3	3
$L \geq 50$ m.	4	4

2 — . . . .
3 — . . . .
4 — Nas embarcações marítimo-turísticas costeiras devem existir fatos de imersão hipotérmicos em número igual ao número de pessoas previstas para tripular as embarcações de socorro.
5 — Sem prejuízo do número anterior, nas embarcações marítimo-turísticas costeiras devem existir três fatos de imersão hipotérmicos por cada embarcação salva-vidas e ajudas térmicas para as pessoas a acomodar nas embarcações salva-vidas para as quais não estejam previstos fatos de imersão hipotérmicos.
6 — Os fatos de imersão hipotérmicos e as ajudas térmicas referidas no número anterior não são obrigatórias se o navio possuir embarcações salva-vidas completamente cobertas com capacidade para acomodar, a cada bordo, o número total das pessoas embarcadas.
7 — Os fatos de imersão hipotérmicos exigidos no n.º 5 são dispensados nas embarcações marítimo-turísticas costeiras que operem entre 1 de Junho e 30 de Setembro.
8 — Os fatos de imersão hipotérmicos e as ajudas térmicas referidos nos números anteriores devem satisfazer, respectivamente, os requisitos definidos nos artigos 80.º e 82.º

Artigo 55.º

[...]

1 — . . . .

Comprimento (L)	Bóias com sinal luminoso	Bóias com retenida de 30 m
L < 15 m.	1	1
15 m ≤ L < 30 m.	2	2
30 m ≤ L < 50 m.	3	3
$L \geq 50$ m.	4	4

2 — . . . .

Artigo 57.º

[...]

. . . .

Comprimento (L)	Bóias com retenida de 30 m
L < 15 m.	1
15 m ≤ L < 30 m.	2
30 m ≤ L < 50 m.	3
$L \geq 50$ m.	4

Artigo 61.º

[...]

1 — . . . .
2 — . . . .
3 — . . . .
4 — . . . .
5 — . . . .
6 — Nos navios de pesca do largo devem existir fatos de imersão hipotérmicos em número igual ao número de pessoas previstas para tripular a embarcação de socorro e, para além disso, em número igual ao número de pessoas a bordo não acomodáveis em:

a) Embarcações salva-vidas; ou
b) Jangadas com dispositivo de colocação na água; ou
c) Jangadas cuja colocação na água se processe por meios equivalentes aprovados, desde que, para se embarcar nas mesmas, não se torne necessário entrar na água.

7 — Nos navios da pesca do largo devem existir três fatos de imersão hipotérmicos por cada embarcação salva-vidas e ajudas térmicas para as pessoas a acomodar nas embarcações salva-vidas e para as quais não estejam previstos fatos de imersão hipotérmicos.
8 — . . . .
9 — Os fatos de imersão hipotérmicos exigidos no n.os 6 e 7 podem ser tidos em conta para cumprimento do disposto no n.º 6.
10 — Os fatos de imersão hipotérmicos exigidos nos n.os 6 e 7 são dispensados nos navios de pesca do largo que naveguem constantemente a sul do paralelo 30°N e a norte do paralelo 30°S.
11 — Os fatos de imersão hipotérmicos, referidos nos números anteriores, devem satisfazer os requisitos definidos no artigo 80.º
12 — As ajudas térmicas referidas nos números anteriores devem satisfazer os requisitos definidos no artigo 82.º

Artigo 64.º

[...]

1 — . . . .
2 — *(Revogado.)*
3 — As embarcações de pesca costeira com comprimento inferior a 12 m devem possuir:

a) Jangada ou jangadas SOLAS; ou
b) Jangadas pneumáticas de modelo simplificado com capacidade para acomodar o número total das pessoas embarcadas.

Artigo 66.º

[...]

1 — . . . .

	$L < 14$ m	14 m $\leq L < 24$ m	$L \geq 24$ m
Bóias com sinal luminoso	1	2	-
Bóias com sinal luminoso e sinal fumígeno	-	-	2
Bóias com retenida de 30 m. . . .	1	2	2

2 — . . . .
3 — *(Revogado.)*
4 — Os coletes de salvação devem estar acondicionados de forma acessível para permitir uma imediata utilização, devendo a respectiva localização estar assinalada utilizando sinais internacionalmente aprovados.

Artigo 67.º

[...]

1 — As embarcações de pesca costeira devem possuir sinais visuais de socorro em função do comprimento (*L*), de acordo com a seguinte tabela:

	$L < 14$ m	14 m $\leq L < 24$ m	$L \geq 24$ m
Tipo pára-quedas	2	3	6
Tipo facho de mão	2	3	3

2 — Os sinais de socorro devem ser colocados de modo a poderem ser utilizados rapidamente e a sua localização deve estar claramente assinalada.

Artigo 70.º

[...]

1 — . . . .
2 — . . . .
3 — . . . .
4 — As pessoas embarcadas nas embarcações da pesca local, quando em operação, devem envergar os respectivos coletes de salvação.
5 — Os coletes de salvação podem ser substituídos por auxiliares de flutuação individuais adequados, com as características e nas condições previstas em portaria dos membros do Governo responsáveis pelas áreas da defesa nacional, das pescas, dos transportes e do trabalho.

Artigo 76.º

[...]

1 — . . . .
2 — . . . .
3 — . . . .
4 — Os coletes de salvação destinados a adultos devem ter uma flutuabilidade de, pelo menos, 150 N e os destinados a crianças de 66,7 N, não devendo a flutuabilidade diminuir mais de 5 % depois de uma imersão em água doce durante 24 horas.
5 — . . . .
6 — . . . .»

Artigo 3.º

Aditamento ao Decreto-Lei n.º 191/98, de 10 de Julho

São aditados ao Decreto-Lei n.º 191/98, de 10 de Julho, alterado pelos Decretos-Leis n.os 271/2001, de 13 de Outubro, e 138/2002, de 16 de Maio, os artigos 9.º-A e 9.º-B, com a seguinte redacção:

«Artigo 9.º-A

Instruções aos passageiros

1 — Os navios de passageiros devem dispor de instruções claras dirigidas aos passageiros, ilustradas tanto quanto possível, sobre como proceder em situações de emergência e sobre o método de envergar o colete de salvação.
2 — As instruções previstas no número anterior devem estar afixadas em locais visíveis da embarcação ou disponíveis em bolsas junto de cada assento de passageiros e, sempre que possível, ser transmitidas por intermédio de métodos áudio-visuais antes ou imediatamente após o início da viagem.

Artigo 9.º-B

Rol de chamada e instruções em caso de emergência

1 — Todas as embarcações de passageiros, bem como as equipadas com meios de propulsão e de arqueação bruta igual ou superior a 100, devem providenciar instruções claras a serem seguidas em casos de emergência para todas as pessoas embarcadas que não sejam passageiros.
2 — O rol de chamada e instruções para casos de emergência devem estar afixados em locais visíveis na ponte, na casa das máquinas e áreas de alojamentos e devem incluir o seguinte:

a) Detalhes do sinal de alarme geral e outros sinais eventualmente definidos para alertar passageiros e tri-

pulantes em caso de emergência, se relevante para a embarcação em causa, tendo em consideração o tamanho da mesma, a complexidade das respectivas instalações onde os tripulantes podem exercer o seu trabalho e o número de tripulantes e passageiros;

b) Fecho de portas estanques, portas contra-incêndio, válvulas, embornais, vigias, clarabóias e outras aberturas da embarcação;

c) Preparação e utilização dos meios e instalações de bordo de combate a incêndios;

d) Preparação e utilização dos meios de esgoto e outros de limitação de avarias;

e) Preparação e utilização das embarcações de sobrevivência e outros meios de salvação;

f) Utilização dos equipamentos de comunicações;

g) Funções relacionadas com o controlo dos passageiros, nomeadamente transmissão de informação e instruções, verificação e auxílio no cumprimento dessas instruções e manutenção de boa ordem;

h) Responsável ou responsáveis por assegurar que os meios de salvação e combate a incêndios estão em bom estado de manutenção e de prontidão.»

Artigo 4.º

Alterações sistemáticas

1 — O subcapítulo 1 do capítulo 2 do Regulamento dos Meios de Salvação, aprovado pelo anexo n.º 1 do Decreto-Lei n.º 191/98, de 10 de Julho, alterado pelos Decretos-Leis n.os 271/2001, de 13 de Outubro, e 138/2002, de 16 de Maio, passa a ter a epígrafe «Rebocadores registados no alto».

2 — O subcapítulo 1 do capítulo 5 do Regulamento dos Meios de Salvação, aprovado pelo anexo n.º 1 do Decreto-Lei n.º 191/98, de 10 de Julho, alterado pelos Decretos-Leis n.os 271/2001, de 13 de Outubro, e 138/2002, de 16 de Maio, passa a ter a epígrafe «Embarcações registadas na pesca do largo com comprimento igual ou superior a 24 m».

3 — As referências feitas à Direcção-Geral de Portos, Navegação e Transportes Marítimos, adiante (DGPNTM), entendem-se como dizendo respeito ao Instituto Portuário e dos Transportes Marítimos, I. P. (IPTM, I. P.), nos termos do Decreto-Lei n.º 146/2007, de 27 de Abril.

Artigo 5.º

Disposições transitórias

1 — A obrigação prevista no n.º 2 do artigo 19.º do Regulamento dos Meios de Salvação, aprovado pelo anexo n.º 1 do Decreto-Lei n.º 191/98, de 10 de Julho, alterado pelos Decretos-Leis n.os 271/2001, de 13 de Outubro, e 138/2002, de 16 de Maio, apenas é válida até 31 de Dezembro de 2015, data a partir da qual os navios devem cumprir com os requisitos previstos no n.º 1 da mesma disposição.

2 — A obrigação prevista na parte final da alínea *b*) do n.º 5 do artigo 48.º do Regulamento dos Meios de Salvação, aprovado pelo anexo n.º 1 do Decreto-Lei n.º 191/98, de 10 de Julho, alterado pelos Decretos-Leis n.os 271/2001, de 13 de Outubro, e 138/2002, de 16 de Maio, apenas é válida até 31 de Dezembro de 2015, data a partir da qual as embarcações devem possuir jangadas tal como definidas nas alíneas *a*) e *b*) do n.º 5 da mesma disposição.

3 — A obrigação prevista no n.º 2 do artigo 54.º apenas é válida até 31 de Dezembro de 2015, data a partir da qual os navios devem cumprir com os requisitos do n.º 1 da mesma disposição.

Artigo 6.º

Regulamentação

A portaria a que se refere o n.º 5 do artigo 70.º do Regulamento dos Meios de Salvação, aprovado pelo anexo n.º 1 do Decreto-Lei n.º 191/98, de 10 de Julho, alterado pelos Decretos-Leis n.os 271/2001, de 13 de Outubro, e 138/2002, de 16 de Maio, deve ser publicada no prazo de 30 dias após a entrada em vigor do presente decreto-lei.

Artigo 7.º

Norma revogatória

São revogados:

a) O artigo 21.º do Decreto-Lei n.º 191/98, de 10 de Julho, alterado pelos Decretos-Leis n.os 271/2001, de 13 de Outubro, e 138/2002, de 16 de Maio;

b) O n.º 4 do artigo 28.º, os n.os 2 a 4 do artigo 42.º, os artigos 46.º e 47.º, o n.º 2 do artigo 64.º e o n.º 3 do artigo 66.º do Regulamento dos Meios de Salvação, aprovado pelo anexo n.º 1 do Decreto-Lei n.º 191/98, de 10 de Julho, alterado pelo Decretos-Leis n.os 271/2001, de 13 de Outubro, e 138/2002, de 16 de Maio;

c) O anexo n.º 2 do Decreto-Lei n.º 191/98, de 10 de Julho, alterado pelo Decretos-Leis n.os 271/2001, de 13 de Outubro, e 138/2002, de 16 de Maio.

Artigo 8.º

Republicação

É republicado no anexo do presente decreto-lei, do qual faz parte integrante, o Decreto-Lei n.º 191/98, de 10 de Julho, com a redacção actual.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros de 23 de Setembro de 2010. — *José Sócrates Carvalho Pinto de Sousa — Fernando Teixeira dos Santos — Marcos da Cunha e Lorena Perestrello de Vasconcellos — António Manuel Soares Serrano — António Augusto da Ascenção Mendonça — Pedro Manuel Dias de Jesus Marques.*

Promulgado em 16 de Dezembro de 2010.

Publique-se.

O Presidente da República, Aníbal Cavaco Silva.

Referendado em 20 de Dezembro de 2010.

O Primeiro-Ministro, *José Sócrates Carvalho Pinto de Sousa.*

ANEXO

Republicação do Decreto-Lei n.º 191/98, de 10 de Julho

(a que se refere o artigo 8.º)

Artigo 1.º

Objecto e âmbito

1 — O presente diploma tem por objecto estabelecer as especificações técnicas, as condições de aprovação, de certificação e de marcação, os requisitos de manutenção a bordo e as vistorias aos meios de salvação das embarcações nacionais, excluindo as embarcações ao serviço das Forças Armadas ou das forças de segurança e as embarcações de recreio.

2 — É aprovado o Regulamento dos Meios de Salvação, que vem publicado em anexo ao presente diploma, do qual faz parte integrante.

Artigo 2.º

Definições

1 — Para efeitos do presente diploma, entende-se por:

a) Regulamento — o Regulamento dos Meios de Salvação, constante do anexo n.º 1 deste diploma;
b) Convenção — a Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar, de 1974, bem como as respectivas alterações, na sua actual redacção;
c) Meios de salvação — os equipamentos individuais, colectivos e de alerta colocados a bordo dos navios para utilização em caso de sinistro;
d) Arqueação — a arqueação bruta de uma embarcação, em conformidade com o Decreto-Lei n.º 245/94, de 26 de Setembro;
e) Embarcação ou navio — o engenho aquático utilizado ou susceptível de ser utilizado na água como meio de transporte e com outra finalidade, aqui se incluindo, nomeadamente, as plataformas flutuantes e os pontões;
f) Embarcação nova — aquela cujo assentamento da quilha ou estado de construção equivalente é posterior à data da entrada em vigor deste diploma;
g) Embarcação existente — a que não pode classificar-se como nova;
h) Embarcação de passageiros — a embarcação destinada a transportar mais de 12 passageiros, tal como estes são definidos na Convenção;
i) Embarcação de sobrevivência — a embarcação destinada a acolher pessoas em perigo, desde o momento em que abandonem o navio;
j) Embarcação de socorro — a embarcação destinada a salvar pessoas em perigo no mar e capaz de reunir as embarcações de sobrevivência;
l) Lotação máxima — o número máximo de pessoas que podem embarcar, de acordo com as condições estruturais, de estabilidade e de habitabilidade do navio;
m) Aprovação individual — aquela que se destina a verificar a conformidade de um protótipo de determinada marca e modelo com as especificações técnicas que lhe são aplicáveis, sendo essa verificação válida apenas para a unidade verificada;
n) Aprovação tipo — aquela que se destina a verificar a conformidade de um protótipo de determinada marca e modelo com as especificações técnicas que lhe são aplicáveis, sendo essa verificação válida para todos os equipamentos idênticos construídos;
o) Jangada SOLAS — uma embarcação de sobrevivência que satisfaz os requisitos dos capítulos 19, 20 ou 21 do Regulamento;
p) Comprimento — o comprimento igual a 96% do comprimento total, medido sobre uma linha de água situada a uma altura acima da quilha, e a 85% do pontal mínimo de construção, medido a partir da face superior da quilha, ou o comprimento medido da face de vante da roda de proa até ao eixo da madre do leme, naquela linha de água, se este comprimento for maior, devendo, nos navios projectados com diferença de imersão, a linha de água na qual é medido este comprimento ser paralela à linha de água carregada do projecto;
q) Libertação automática — o processo automático de colocação de uma embarcação de sobrevivência na água, em resultado do afundamento do navio;
r) Colocação na água por queda livre — o processo de colocação na água de uma embarcação de sobrevivência, com o equipamento e as pessoas embarcadas, em resultado do accionamento de um mecanismo sem meios retardadores de descida;
s) Dispositivo ou meio de colocação na água — o sistema que permite transferir a embarcação de sobrevivência ou de socorro da posição em que se encontra a bordo para a posição de colocada na água, a flutuar e em segurança;
t) Fato de imersão — o fato protector que reduz a perda de calor do corpo de um sobrevivente imerso em água fria;
u) Ajuda térmica — o saco ou fato de material impermeável e de baixa condutibilidade térmica.

2 — Para os efeitos previstos no presente diploma, são ainda susceptíveis da aplicação outras definições constantes da Convenção.

Artigo 3.º

Meios de salvação das embarcações que arvorem bandeira portuguesa

1 — As embarcações que arvorem bandeira portuguesa devem possuir a bordo os meios de salvação previstos:

a) Na Convenção, relativamente às embarcações por ela abrangidas;
b) No Decreto-Lei n.º 293/2001, de 20 de Novembro, alterado pelos Decretos-Leis n.ºs 180/2003, de 14 de Agosto, 107/2004, de 8 de Maio, 51/2005, de 25 de Fevereiro, e 210/2005, de 6 de Dezembro, relativamente às embarcações por ele abrangidas;
c) No Decreto-Lei n.º 248/2000, de 3 de Outubro, alterado pelos Decretos-Leis n.ºs 306/2001, de 6 de Dezembro, e 155/2003, de 17 de Julho, relativamente às embarcações por ele abrangidas;
d) No Decreto-Lei n.º 111/2008, de 30 de Junho, relativamente às embarcações por ele abrangidas;
e) No Regulamento para as restantes embarcações.

2 — Os meios de salvação devem constar nos certificados de navegabilidade das embarcações.
3 — Os meios de salvação instalados a bordo das embarcações, tal como previsto na parte I do Regulamento, devem cumprir com os requisitos previstos no Decreto-Lei n.º 167/99, de 18 de Maio, alterado pelo Decreto-Lei n.º 24/2004, de 23 de Janeiro, ou, em alternativa, satisfazer os requisitos previstos na parte II do Regulamento.

Artigo 4.º

Competência para aprovar os meios de salvação

1 — Os meios de salvação a utilizar pelas embarcações que arvorem bandeira portuguesa carecem de ser aprovados nos termos do presente diploma.
2 — Compete ao Instituto Portuário e dos Transportes Marítimos, I. P., adiante designado por IPTM, I. P., aprovar os meios de salvação a utilizar pelas embarcações que arvorem bandeira portuguesa.
3 — A aprovação dos meios de salvação é efectuada a pedido dos interessados, devendo o requerimento ser acompanhado de documentação respeitante às características técnicas dos equipamentos, das inscrições ou dos lembretes a fixar nos mesmos e das instruções de operação em português.

Artigo 5.º

Aprovação dos meios de salvação

1 — A aprovação dos meios de salvação destina-se a apreciar as características dos equipamentos, mediante ensaios laboratoriais ou outros meios experimentais, de forma a apurar se aqueles satisfazem as especificações técnicas que lhes são aplicáveis.

2 — No processo de aprovação serão tidos em conta:

a) As normas publicadas pelo Instituto Português da Qualidade (IPQ);

b) As especificações técnicas adoptadas em resoluções da Organização Marítima Internacional (IMO);

c) As especificações técnicas da Organização Internacional de Normalização (ISO);

d) Os requisitos dos meios de salvação que constam da parte II do Regulamento;

e) As especificações técnicas publicadas pelo IPTM, I. P.

3 — No processo de aprovação dos meios de salvação são também admitidos os resultados de ensaios laboratoriais efectuados por entidades competentes de outros Estados, desde que os padrões de aprovação utilizados sejam equivalentes aos previstos na legislação nacional.

4 — O IPTM, I. P., publica, no respectivo sítio da Internet, as referências às normas aplicáveis e às especificações técnicas a ter em conta na aprovação dos meios de salvação.

Artigo 6.º

Certificados de aprovação

1 — Compete ao IPTM, I. P., emitir os certificados de aprovação tipo e individual dos meios de salvação, cujo modelo é aprovado por despacho do conselho directivo do IPTM, I. P., e publicado no sítio da Internet daquele Instituto.

2 — O certificado de aprovação deve fazer menção das normas e especificações aplicáveis aos meios de salvação aprovados, do tipo de embarcação e da área de navegação onde a embarcação pode ser utilizada.

Artigo 7.º

Validade dos certificados de aprovação tipo

1 — Os certificados de aprovação tipo são válidos por cinco anos contados a partir da data de emissão.

2 — Os certificados perdem a validade se os materiais ou os equipamentos a que respeitem deixarem de corresponder aos protótipos aprovados.

3 — Compete ao IPTM, I. P., declarar a perda de validade dos certificados, decisão que será de imediato comunicada aos interessados.

Artigo 8.º

Meios de salvação dispensados de aprovação

1 — Ficam dispensados de aprovação os meios de salvação aprovados e certificados ao abrigo de acordos a que o Estado Português se ache vinculado ou de legislação em vigor nos Estados membros da Comunidade Europeia.

2 — Os meios de salvação de embarcações que arvorem pavilhão estrangeiro e se destinem a ser registadas em território nacional não carecem de aprovação, ficando, no entanto, sujeitos a uma vistoria a efectuar pelo IPTM, I. P.

3 — As dispensas de aprovação devem ser solicitadas ao IPTM, I. P., pelos armadores ou pelos seus representantes legais, devendo o pedido ser acompanhado dos elementos relativos às características técnicas dos equipamentos e dos respectivos certificados de aprovação.

4 — A vistoria referida no n.º 2 destina-se a comprovar se os meios de salvação instalados possuem requisitos técnicos equivalentes aos previstos no presente diploma.

Artigo 9.º

Plano de segurança

1 — As embarcações de passageiros e as de comprimento superior a 24 m devem possuir a bordo um plano de segurança, aprovado pelo IPTM, I. P., contendo a localização dos meios de salvação, a indicação das saídas conducentes às embarcações de sobrevivência e a sinalização indicadora dos respectivos percursos.

2 — O plano de segurança deve ser afixado a bordo, em local ou locais acessíveis e de fácil consulta pelos tripulantes e passageiros.

Artigo 9.º-A

Instruções aos passageiros

1 — Os navios de passageiros devem dispor de instruções claras dirigidas aos passageiros, ilustradas tanto quanto possível, sobre como proceder em situações de emergência e sobre o método de envergar o colete de salvação.

2 — As instruções previstas no número anterior devem estar afixadas em locais visíveis da embarcação ou disponíveis em bolsas junto de cada assento de passageiros e, sempre que possível, ser transmitidas por intermédio de métodos áudio-visuais antes ou imediatamente após o início da viagem.

Artigo 9.º-B

Rol de chamada e instruções em caso de emergência

1 — Todas as embarcações de passageiros, bem como as equipadas com meios de propulsão e de arqueação bruta igual ou superior a 100, devem providenciar instruções claras a serem seguidas em casos de emergência para todas as pessoas embarcadas que não sejam passageiros.

2 — O rol de chamada e instruções para casos de emergências devem estar afixados em locais visíveis na ponte, na casa da máquina e áreas de alojamentos e devem incluir o seguinte:

a) Detalhes do sinal de alarme geral e outros sinais eventualmente definidos para alertar passageiros e tripulantes em caso de emergência, se relevante para a embarcação em causa, tendo em consideração o tamanho da mesma, a complexidade das respectivas instalações onde os tripulantes podem exercer o seu trabalho e o número de tripulantes e passageiros;

b) Fecho de portas estanques, portas contra-incêndio, válvulas, embornais, vigias, clarabóias e outras aberturas da embarcação;

c) Preparação e utilização dos meios e instalações de bordo de combate a incêndios;

d) Preparação e utilização dos meios de esgoto e outros de limitação de avarias;

e) Preparação e utilização das embarcações de sobrevivência e outros meios de salvação;

f) Utilização dos equipamentos de comunicações;

g) Funções relacionadas com o controlo dos passageiros, nomeadamente transmissão de informação e instruções, verificação e auxílio no cumprimento dessas instruções e manutenção de boa ordem;

h) Responsável ou responsáveis por assegurar que os meios de salvação e combate a incêndios estão em bom estado de manutenção e de prontidão.

Artigo 10.º

Marcações nos meios de salvação

1 — Os meios de salvação aprovados pelo IPTM, I. P., ao abrigo do presente diploma, incluindo os sinais visuais de socorro, devem possuir etiquetas, em material resistente e durável, indicando a marca, o tipo, o nome do fabricante e o número de aprovação atribuído.

2 — A colocação das etiquetas referidas no número anterior é da responsabilidade da entidade que requerer a aprovação dos meios de salvação.

3 — As embarcações de sobrevivência, as embarcações de socorro e os meios de salvação individuais devem possuir a inscrição do nome do navio e do respectivo porto de registo.

4 — Os meios de salvação que contenham materiais perecíveis devem possuir marcação indicativa do período de validade desses materiais, de acordo com o que for indicado pelos respectivos fabricantes.

Artigo 11.º

Acondicionamento de meios de salvação em locais fechados

Sempre que os meios de salvação sejam acondicionados em armários ou em locais protegidos, é obrigatório:

a) Um fácil acesso aos meios de salvação, não sendo admissível a utilização de fechaduras;

b) A existência de sinalização bem visível, indicando os meios de salvação acondicionados.

Artigo 12.º

Manutenção, inspecções e exercícios periódicos

1 — Todas as embarcações de passageiros, assim como outras embarcações equipadas com meios de propulsão e de arqueação bruta igual ou superior a 100, devem possuir a bordo instruções claras, precisas e ilustradas, contendo relativamente a cada equipamento:

a) Lista das operações de inspecção a efectuar;

b) Instruções sobre manutenção e reparação;

c) Programa de manutenção periódica;

d) Diagramas dos pontos de lubrificação e indicação dos lubrificantes recomendados;

e) Lista dos elementos sujeitos a substituição;

f) Registo de dados relativos à manutenção e às inspecções.

2 — As embarcações referidas no número anterior devem manter um programa de treinos para os tripulantes acerca da utilização correcta dos meios de salvação de bordo.

3 — Devem ser mantidos a bordo registos que evidenciem:

a) A participação de cada um dos tripulantes, mensalmente, em, pelo menos, um dos treinos constantes do programa de treinos referido no número anterior;

b) A participação num treino adicional para familiarização dos novos tripulantes efectuado antes do início da viagem, no caso de substituição simultânea de mais de 25 % da tripulação.

4 — Os cabos dos dispositivos utilizados para colocar na água as embarcações de sobrevivência ou de socorro devem ser renovados em períodos de tempo não superiores a cinco anos, devendo ser mantidos a bordo registos dessa renovação bem como os certificados dos cabos.

5 — Os tripulantes das embarcações devem efectuar, semanalmente, os ensaios e as inspecções seguintes:

a) Colocação em funcionamento dos motores das embarcações salva-vidas e de socorro, pelo menos durante três minutos, em marcha a vante e a ré;

b) Inspecção visual, destinada a confirmar a prontidão para uso, a todas as embarcações de sobrevivência e de socorro e aos dispositivos de lançamento à água.

6 — Os tripulantes das embarcações devem efectuar, mensalmente, as inspecções aos equipamentos dos meios de salvação, incluindo o equipamento das embarcações salva-vidas, observando as operações previstas na alínea *a*) do n.º 1 deste artigo.

7 — As jangadas pneumáticas e os dispositivos hidrostáticos de libertação automática devem ser revistos com a periodicidade prevista no Decreto-Lei n.º 103/95, de 19 de Maio.

Artigo 13.º

Meios de salvação em situações especiais

1 — Os meios de salvação das embarcações autorizadas a efectuar viagens que ultrapassem as respectivas áreas de navegação, ou das embarcações existentes que não possuam relatório de inspecção aos meios de salvação, serão fixados pelo IPTM, I. P., a pedido dos interessados.

2 — O IPTM, I. P., poderá autorizar a instalação de equipamentos alternativos nas embarcações que não disponham de espaço suficiente para instalar as embarcações de sobrevivência e de socorro previstas no Regulamento.

Artigo 14.º

Vistorias aos meios de salvação

1 — As vistorias aos meios de salvação destinam-se a verificar a sua conformidade com os meios fixados, as condições de montagem e de manutenção, bem como a sua aprovação.

2 — As vistorias referidas no número anterior devem ser efectuadas conjuntamente com as vistorias respeitantes à construção, à modificação, ao registo sob pavilhão nacional ou à renovação do certificado de navegabilidade das embarcações.

3 — Os meios de salvação e a indicação do número de pessoas para que são suficientes devem constar dos certificados de navegabilidade, não podendo esse número exceder a lotação máxima da embarcação.

Artigo 15.º

Aprovação de taxas

Pelos serviços prestados relativos às vistorias e à aprovação dos meios de salvação são devidas taxas, cujo montante é fixado por portaria do membro do Governo responsável pelo sector dos transportes.

Artigo 16.º

Competência sancionatória

1 — Compete ao IPTM, I. P., e aos órgãos do Sistema de Autoridade Marítima assegurar o cumprimento do disposto neste diploma, bem como a instrução dos processos de contra-ordenação.

2 — A aplicação das coimas compete ao presidente do conselho directivo do IPTM, I. P., bem como aos capitães dos portos relativamente às infracções que detectem nas respectivas áreas de jurisdição.

3 — O montante das coimas aplicadas em execução do presente decreto-lei reverte:

a) Em 60 % para o Estado;
b) Em 40 % para a entidade autuante.

Artigo 17.º

Contra-ordenações

1 — Constitui contra-ordenação, punível com coima, qualquer infracção ao disposto no presente decreto-lei e como tal tipificada nos artigos seguintes.

2 — A negligência e a tentativa são sempre puníveis.

3 — Às contra-ordenações previstas no presente decreto-lei é aplicável o regime geral das contra-ordenações.

Artigo 18.º

Embarcações que não possuam a bordo embarcações de sobrevivência ou de socorro

É aplicada coima de montante mínimo de € 500 e máximo de € 3500 aos comandantes, mestres e arrais que efectuem viagens com embarcações que não possuam a bordo embarcações de sobrevivência ou de socorro, em violação do disposto no artigo 3.º do presente decreto-lei.

Artigo 19.º

Embarcações que não possuam a bordo outros meios de salvação

É aplicada coima de montante mínimo de € 250 e máximo de € 2500 aos comandantes, mestres e arrais das embarcações que efectuem viagens com embarcações que não possuam bóias de salvação, coletes de salvação, sinais visuais de socorro e restantes meios de salvação, em violação do disposto no artigo 3.º do presente decreto-lei.

Artigo 20.º

Outras infracções

1 — É aplicada coima de montante mínimo de € 125 e máximo de € 1250 aos comandantes, mestres e arrais das embarcações que efectuem viagens:

a) Utilizando meios de salvação não aprovados, em violação do disposto no n.º 1 do artigo 4.º;
b) Sem o plano de segurança, em violação do disposto no n.º 1 do artigo 9.º;
c) Com meios de salvação que não tenham as devidas marcações, em violação do disposto no n.º 3 do artigo 10.º;
d) Com meios de salvação indevidamente acondicionados, violando o disposto no artigo 11.º;
e) Sempre que não existam a bordo as instruções de manutenção, violando o disposto no n.º 1 do artigo 12.º;
f) Com jangadas pneumáticas ou dispositivos hidrostáticos de libertação automática não inspeccionados, violando o disposto no n.º 5 do artigo 12.º

2 — Constitui contra-ordenação punível com coima de € 50 a € 750, aplicada aos comandantes, mestres e arrais, a não utilização por todas as pessoas embarcadas, em operação da embarcação, do colete de salvação ou do auxiliar de flutuação, em violação do disposto no n.º 4 do artigo 70.º do anexo n.º 1 do presente decreto-lei do qual faz parte integrante.

Artigo 21.º

(Revogado.)

Artigo 22.º

Norma revogatória

São revogados por este diploma o Decreto n.º 41 655, de 29 de Maio de 1958, a Portaria n.º 17 453, de 9 de Dezembro de 1959, e ainda a alínea *h*) do n.º 1 do artigo 121.º e o artigo 134.º do Decreto-Lei n.º 265/72, de 31 de Julho.

Artigo 23.º

Entrada em vigor

O presente diploma entra em vigor 30 dias após a data da sua publicação.

ANEXO N.º 1

Regulamento dos Meios de Salvação

PARTE I

Meios de salvação para as embarcações

CAPÍTULO 1

Embarcações de comércio

SUBCAPÍTULO 1

Navios de carga registados no longo curso, na cabotagem ou na costeira internacional não abrangidos pela Convenção

Artigo 1.º

Embarcações de sobrevivência

1 — Os navios de carga devem ter:

a) Uma ou mais embarcações salva-vidas com capacidade para acomodar a cada bordo do navio o número total das pessoas embarcadas, satisfazendo os requisitos previstos nos capítulos 15 e 16;
b) Adicionalmente, uma ou mais jangadas SOLAS que possam ser colocadas na água por qualquer dos bordos do navio, com capacidade para acomodar o número total das pessoas embarcadas e, no caso de não se poder transferir prontamente a jangada ou jangadas pneumáticas, para colocação na água a qualquer dos bordos, a capacidade, a cada bordo, deve ser suficiente para acomodar o número total das pessoas embarcadas.

2 — Em alternativa ao disposto no número anterior, os navios de carga podem ter:

a) Uma ou mais embarcações salva-vidas que satisfaçam os requisitos previstos no capítulo V16 e possam ser colocadas na água por queda livre pela popa do navio e com capacidade para acomodar o número total das pessoas embarcadas; e

b) Adicionalmente, uma ou mais jangadas SOLAS, a cada bordo do navio, com capacidade para acomodar o número total das pessoas embarcadas.

3 — Os navios de carga com menos de 85 m de comprimento, com excepção dos navios-tanques, químicos ou de transporte de gás, podem ter a cada bordo, em alternativa ao exigido nos n.os 1 ou 2, uma ou mais jangadas SOLAS com capacidade para acomodar a cada bordo o número total das pessoas embarcadas.

4 — Os navios-tanques, químicos ou de transporte de gás que produzam vapores ou gases tóxicos devem possuir embarcações salva-vidas que satisfaçam os requisitos previstos no capítulo 17.

5 — Os navios-tanques, químicos e de transporte de gás que transportem cargas cujo ponto de inflamação se dê a uma temperatura que não exceda 60° devem possuir embarcações salva-vidas que satisfaçam os requisitos previstos no capítulo 18.

Artigo 2.º

Libertadores automáticos das jangadas

Nos navios de carga, as jangadas pneumáticas devem estar colocadas a bordo com os cabos de disparo permanentemente fixos ao navio através de um sistema de libertação automático que satisfaça o disposto no artigo 115.º, de modo que as jangadas flutuem livremente e, se forem pneumáticas, se insuflem automaticamente quando o navio esteja a afundar-se.

Artigo 3.º

Embarcações de socorro

1 — Os navios de carga devem possuir, no mínimo, uma embarcação de socorro que satisfaça os requisitos previstos no capítulo 14.

2 — Os navios de carga com comprimento inferior a 24 m ficam dispensados de embarcação de socorro desde que satisfaçam os seguintes requisitos:

a) Tenham equipamento que possibilite a recuperação de uma pessoa caída à água;

b) Permitam que a operação de recuperação da pessoa possa ser observada da ponte de comando.

Artigo 4.º

Meios de salvação individuais

1 — Os navios de carga devem possuir bóias de salvação de acordo com a tabela seguinte:

Comprimento (*L*)	Bóias com sinal luminoso	Bóias com retenida de 30 m
$L < 15$ m	1	1
$15\ m \leq L < 30$ m	2	2
$30\ m \leq L < 50$ m	3	3
$L \geq 50$ m	4	4

2 — Nos navios de comprimento igual ou superior a 24 m, duas das bóias equipadas com sinal luminoso de auto-ignição devem possuir sinal fumígeno de auto-activação, satisfazendo os requisitos previstos no artigo 74.º

3 — Nos navios com comprimento igual ou superior a 45 m duas das bóias equipadas com sinal luminoso de auto-ignição devem possuir sinal fumígeno de auto-activação, satisfazendo os requisitos previstos no artigo 74.º, e devem poder ser lançadas por mecanismo activado a partir da ponte *(man overboard).*

4 — Os navios de carga devem instalar, a cada bordo, pelo menos uma bóia de salvação equipada com retenida flutuante que satisfaça os requisitos previstos no artigo 75.º, de comprimento igual a duas vezes a altura de colocação a partir da linha de água na condição de navio leve, ou igual a 30 m, se este comprimento for superior a 30 m.

5 — Os navios de carga devem possuir:

a) Um colete de salvação para adulto para cada pessoa a bordo;

b) Um número suficiente de coletes para as pessoas de quarto, os quais devem estar acondicionados onde o serviço de quarto é prestado.

6 — Nos navios de carga devem existir fatos de imersão hipotérmicos em número igual ao número de pessoas previstas para tripular a embarcação de socorro e, para além disso, em número igual ao número de pessoas a bordo não acomodáveis em:

a) Embarcações salva-vidas; ou

b) Jangadas com dispositivo de colocação na água; ou

c) Jangadas cuja colocação na água se processe por meios equivalentes, aprovados, desde que, para se embarcar nas mesmas, não se torne necessário entrar na água.

7 — Sem prejuízo do número anterior, nos navios de carga devem existir três fatos de imersão hipotérmicos por cada embarcação salva-vidas e ajudas térmicas para as pessoas a acomodar nas embarcações salva-vidas e para as quais não estejam previstos fatos de imersão hipotérmicos.

8 — Os fatos de imersão hipotérmicos e as ajudas térmicas referidas no número anterior não são obrigatórios se o navio possuir embarcações salva-vidas totalmente cobertas com capacidade para acomodar, a cada bordo, o número total das pessoas embarcadas ou embarcações salva-vidas que possam ser colocadas na água por queda livre pela popa do navio, com capacidade para acomodar o número total das pessoas embarcadas.

9 — Os fatos de imersão hipotérmicos previstos nos n.os 7 e 8 podem ser tidos em conta para cumprimento do disposto no n.º 6.

10 — Os fatos de imersão hipotérmicos exigidos nos n.os 7 e 8 são dispensados nos navios de carga que naveguem constantemente a sul do paralelo 30°N e a norte do paralelo 30°S.

11 — Os fatos de imersão hipotérmicos e as ajudas térmicas, referidos nos números anteriores, devem satisfazer, respectivamente, os requisitos definidos nos artigos 80.º e 82.º

Artigo 5.º

Sinais visuais de socorro

Os navios de carga devem possuir 12 sinais de pára-quedas.

Artigo 6.º

Aparelho lança-cabos

Os navios de carga devem possuir um aparelho lança--cabos que satisfaça os requisitos previstos no artigo 152.º

SUBCAPÍTULO 2

Navios de passageiros registados na costeira nacional ou no tráfego local efectuando viagens interilhas de cada Região Autónoma

Artigo 7.º

Embarcações de sobrevivência

1 — Os navios de passageiros referidos neste subcapítulo devem possuir embarcações salva-vidas que satisfaçam os requisitos previstos nos capítulos 14, 15 e 16, distribuídas de modo uniforme a cada bordo do navio e com capacidade suficiente para acomodar pelo menos 30 % do número total das pessoas embarcadas, e jangadas SOLAS, com pacote de emergência A ou B e com a capacidade necessária para que, adicionadas à capacidade das embarcações salva-vidas, possam, em conjunto, acomodar o número total de pessoas embarcadas, devendo as jangadas dispor de dispositivos de colocação na água distribuídos igualmente por cada bordo, no caso de navios novos.

2 — Adicionalmente ao exigido no número anterior, os navios de passageiros devem possuir jangadas SOLAS, com pacote de emergência A ou B e com capacidade suficiente para acomodar pelo menos 25 % do número total de pessoas embarcadas, e, tratando-se de navios novos, devem estas jangadas ser servidas pelo menos por dois dispositivos de colocação na água, um a cada bordo.

3 — Em alternativa ao exigido nos números anteriores, os navios de passageiros com arqueação bruta inferior a 500 ou cujo número de pessoas embarcadas seja inferior a 200 pessoas deverão observar os seguintes requisitos:

a) Tratando-se de navios novos, devem os mesmos possuir jangadas SOLAS, com pacote de emergência A ou B e com capacidade suficiente para acomodar 110 % do número total das pessoas embarcadas;

b) No caso de navios existentes, devem os mesmos possuir jangadas SOLAS, com pacote de emergência A ou B e com capacidade suficiente para acomodar 100 % do número total das pessoas embarcadas.

Artigo 8.º

Libertadores automáticos das jangadas

Nos navios de passageiros, as jangadas devem estar colocadas a bordo com os cabos de disparo permanentemente fixos ao navio através de um sistema de libertação automática que satisfaça o disposto no artigo 115.º, de modo que as jangadas flutuem livremente e, se forem pneumáticas, se insuflem automaticamente quando o navio esteja a afundar-se.

Artigo 9.º

Embarcações de socorro

1 — Os navios de passageiros com arqueação bruta igual ou superior a 500 devem possuir, no mínimo, duas embarcações de socorro, uma a cada bordo do navio, que satisfaçam os requisitos previstos no capítulo 24.

2 — Os navios de passageiros com arqueação bruta inferior a 500 devem possuir, no mínimo, uma embarcação de socorro que satisfaça os requisitos previstos no capítulo 24.

3 — Os navios de passageiros com comprimento inferior a 24 m são dispensados de embarcação de socorro caso satisfaçam os seguintes requisitos:

a) Possuam equipamentos que permitam a recuperação de uma pessoa que tenha caído à água;

b) Permitam que a operação de recuperação da pessoa possa ser observada da ponte de comando;

c) Possuam capacidade de manobra suficiente que permita aproximarem-se da pessoa e recuperá-la nas piores condições de mar.

4 — A embarcação de socorro pode ser substituída por uma embarcação salva-vidas, desde que esta satisfaça os requisitos exigidos para a embarcação de socorro.

Artigo 10.º

Meios de salvação individuais

1 — Os navios de passageiros devem possuir bóias de salvação de acordo com a tabela seguinte:

Comprimento (*L*)	Bóias com sinal luminoso	Bóias com retenida de 30 m
$L < 15$ m	1	1
15 m $\leq L <$ 30 m	2	2
30 m $\leq L <$ 50 m	3	3
$L \geq 50$ m	4	4

2 — Os navios de passageiros devem possuir coletes de salvação para adulto para 100 % das pessoas embarcadas e coletes de salvação para criança para 10 % das pessoas embarcadas.

3 — Os navios de passageiros devem também possuir um número suficiente de coletes para as pessoas de quarto, os quais devem estar acondicionados onde o serviço de quarto é prestado.

4 — Nas embarcações novas, os coletes devem possuir sinal luminoso.

5 — Os navios de passageiros devem possuir fatos hipotérmicos em número igual ao número de pessoas previstas para tripular a embarcação de socorro.

Artigo 11.º

Sinais visuais de socorro

Os navios de passageiros devem possuir seis sinais de pára-quedas e seis fachos de mão.

Artigo 12.º

Aparelho lança-cabos

Os navios de passageiros com comprimento igual ou superior a 24 m devem possuir um aparelho lança--cabos que satisfaça os requisitos previstos no artigo 152.º

SUBCAPÍTULO 3

Navios de carga registados na costeira nacional ou no tráfego local efectuando viagens interilhas de cada Região Autónoma

Artigo 13.º

Embarcações de sobrevivência

1 — Os navios de carga referidos neste subcapítulo 3 devem ter uma ou mais embarcações salva-vidas com capacidade para acomodar a cada bordo do navio o número total das pessoas embarcadas e que satisfaçam os requisitos previstos nos capítulos 14, 15 e 16.

2 — Adicionalmente ao exigido no número anterior, os navios de carga devem ter uma ou mais jangadas SOLAS, com pacote de emergência A ou B, que possam ser colocadas na água por qualquer dos bordos do navio e com capacidade para acomodar o número total das pessoas embarcadas.

3 — Em alternativa ao exigido nos números anteriores, os navios de carga deverão ter uma ou mais embarcações salva-vidas que possam ser colocadas na água por queda livre pela popa do navio, com capacidade para acomodar o número total das pessoas embarcadas e que satisfaçam os requisitos previstos no capítulo 16 e, adicionalmente, uma ou mais jangadas SOLAS, com pacote de emergência A ou B, com capacidade para acomodar o número total das pessoas embarcadas.

4 — Os navios de carga com menos de 85 m de comprimento, excluindo os navios-tanques, químicos ou de transporte de gás, podem ter a cada bordo, em alternativa ao exigido nos n.os 1 e 2 deste artigo, uma ou mais jangadas SOLAS, com pacote de emergência A ou B, com capacidade para acomodar a cada bordo o número total das pessoas embarcadas.

5 — Os navios-tanques químicos e de transporte de gás que produzem vapores ou gases tóxicos devem possuir embarcações salva-vidas que cumpram os requisitos previstos no capítulo 17.

6 — Os navios-tanques, químicos ou de gás devem possuir embarcações salva-vidas que satisfaçam os requisitos previstos no capítulo 18 quando transportem cargas cujo ponto de inflamação se dê a uma temperatura que não exceda 60°.

Artigo 14.º

Libertadores automáticos das jangadas

Nos navios de carga, as jangadas devem estar colocadas a bordo com os cabos de disparo permanentemente fixos ao navio através de um sistema de libertação automática que satisfaça o disposto no artigo 115.º, de modo que as jangadas flutuem livremente e, se forem pneumáticas, se insuflem automaticamente quando o navio esteja a afundar-se.

Artigo 15.º

Embarcações de socorro

1 — Os navios de carga devem possuir, no mínimo, uma embarcação de socorro que satisfaça os requisitos previstos no capítulo 24.

2 — Os navios de carga com comprimento inferior a 24 m ficam dispensados de embarcação de socorro desde que satisfaçam os seguintes requisitos:

a) Tenham equipamento que possibilite a recuperação de uma pessoa caída à água;

b) Permitam que a operação de recuperação da pessoa possa ser observada da ponte de comando;

c) Possuam capacidade de manobra suficiente que permita aproximarem-se da pessoa e recuperá-la nas piores condições de mar.

3 — A embarcação de socorro pode ser substituída por uma embarcação salva-vidas, desde que esta satisfaça os requisitos exigidos para a embarcação de socorro.

Artigo 16.º

Meios de salvação individuais

1 — Os navios de carga devem possuir bóias de salvação de acordo com a tabela seguinte:

Comprimento (*L*)	Bóias com sinal luminoso	Bóias com retenida de 30 m
$L < 15$ m	1	1
$15 \text{ m} \leq L < 30$ m	2	2
$30 \text{ m} \leq L < 50$ m	3	3
$L \geq 50$ m	4	4

2 — Os navios de carga devem possuir um colete de salvação para adulto para cada pessoa a bordo.

3 — Os navios de carga devem também possuir um número suficiente de coletes para as pessoas de quarto, os quais devem estar acondicionados nos locais onde o serviço de quarto é prestado.

4 — Os navios de carga devem possuir fatos hipotérmicos em número igual ao número de pessoas previstas para tripular a embarcação de socorro.

Artigo 17.º

Sinais visuais de socorro

Os navios de carga devem possuir três sinais de pára-quedas e três fachos de mão.

Artigo 18.º

Aparelho lança-cabos

Os navios de carga com comprimento igual ou superior a 24 m devem possuir um aparelho lança-cabos que satisfaça os requisitos previstos no artigo 152.º

SUBCAPÍTULO 4

Navios de passageiros registados no tráfego local

Artigo 19.º

Embarcações de sobrevivência

1 — Os navios de passageiros referidos neste subcapítulo 4 devem possuir jangadas pneumáticas de modelo simplificado, com equipamento mínimo ou abertas reversíveis, para todas as pessoas embarcadas.

2 — Nos navios de passageiros que só operam dentro das barras dos portos, as jangadas referidas no número anterior podem ser substituídas por balsas rígidas para todas as pessoas embarcadas.

3 — Sob parecer da autoridade marítima local, as embarcações existentes podem ser dispensadas de embarcações de sobrevivência sempre que as condições em que operem tornem desnecessário o uso daqueles meios.

Artigo 20.º

Meios de salvação individuais

1 — Os navios de passageiros devem possuir bóias de salvação de acordo com a tabela seguinte:

Comprimento (L)	Bóias com sinal luminoso	Bóias com retenida de 30 m
$L < 15$ m	1	1
$15 \text{ m} \leq L < 30$ m	2	2
$30 \text{ m} \leq L < 50$ m	3	3
$L \geq 50$ m	4	4

2 — Os navios de passageiros devem possuir coletes de salvação para adulto para 100 % das pessoas embarcadas e coletes de salvação para criança para 10 % das pessoas embarcadas.

Artigo 21.º

Sinais visuais de socorro

As embarcações de passageiros devem possuir dois fachos de mão e, se operarem fora das zonas portuárias, devem também possuir dois sinais de pára-quedas.

SUBCAPÍTULO 5

Navios de carga registados no tráfego local

Artigo 22.º

Embarcações de sobrevivência

1 — Os navios de carga abrangidos por este subcapítulo 5 devem possuir jangadas pneumáticas, que podem ser de modelo simplificado com equipamento mínimo ou abertas reversíveis, para todas as pessoas embarcadas.

2 — Nos navios que só operam dentro das barras dos portos, as jangadas referidas no número anterior podem ser substituídas por balsas rígidas para todas as pessoas embarcadas.

3 — São dispensadas dos requisitos previstos nos números anteriores as embarcações de boca aberta com comprimento inferior a 9 m e as embarcações que não transportem mais de duas pessoas.

Artigo 23.º

Meios de salvação individuais

1 — Os navios de carga devem possuir duas bóias de salvação, uma com sinal luminoso e outra com retenida de 30 m, sendo a primeira bóia dispensável nas embarcações de boca aberta com comprimento inferior a 9 m, que só efectuem navegação diurna.

2 — Os navios de carga devem possuir coletes de salvação para adulto para 100 % das pessoas embarcadas.

Artigo 24.º

Sinais visuais de socorro

Os navios de carga devem possuir dois fachos de mão e, se o navio navegar fora das zonas portuárias, devem também possuir dois sinais de pára-quedas.

CAPÍTULO 2

Rebocadores

SUBCAPÍTULO 1

Rebocadores registados no alto

Artigo 25.º

Embarcações de sobrevivência

Os rebocadores do alto abrangidos por este subcapítulo 1 devem possuir jangadas SOLAS com capacidade para acomodar, a cada bordo, o número total das pessoas embarcadas.

Artigo 26.º

Libertadores automáticos das jangadas

Nos rebocadores do alto, as jangadas devem estar colocadas a bordo com os cabos de disparo permanentemente fixos ao navio através de um sistema de libertação automático que satisfaça os requisitos previstos no artigo 115.º, de modo que as jangadas flutuem livremente e, se forem pneumáticas, se insuflem automaticamente quando o navio esteja a afundar-se.

Artigo 27.º

Embarcações de socorro

Os rebocadores do alto devem possuir pelo menos uma embarcação de socorro que satisfaça os requisitos previstos no capítulo 24.

Artigo 28.º

Meios de salvação individuais

1 — Os rebocadores do alto devem possuir duas bóias de salvação com sinal luminoso (uma a cada bordo) e duas bóias com retenida de 30 m (uma a cada bordo).

2 — Os rebocadores do alto devem possuir coletes de salvação para 100 % das pessoas embarcadas.

3 — Os rebocadores do alto devem possuir fatos hipotérmicos em número igual ao número de pessoas previstas para tripular a embarcação de socorro e ajudas térmicas para as restantes pessoas embarcadas.

4 — *(Revogado.)*

Artigo 29.º

Sinais visuais de socorro

Os rebocadores do alto devem possuir 12 sinais de pára-quedas.

Artigo 30.º

Aparelho lança-cabos

Os rebocadores do alto devem possuir um aparelho lança-cabos que satisfaça os requisitos previstos no artigo 152.º

SUBCAPÍTULO 2

Rebocadores registados na área de navegação costeira

Artigo 31.º

Embarcações de sobrevivência

1 — Os rebocadores costeiros de comprimento igual ou superior a 24 m devem ter, a cada bordo do navio, uma ou

mais jangadas SOLAS com capacidade para acomodar o número total das pessoas embarcadas.

2 — Os rebocadores costeiros com comprimento inferior a 24 m devem ter uma ou mais jangadas SOLAS ou pneumáticas de modelo simplificado com capacidade para acomodar o número total das pessoas embarcadas.

Artigo 32.º

Libertadores automáticos das jangadas pneumáticas

Nos rebocadores costeiros novos, as jangadas devem estar colocadas a bordo com os cabos de disparo permanentemente fixos ao navio através de um sistema de libertação automático que satisfaça os requisitos do artigo 115.º, de modo que as jangadas flutuem livremente e, se forem pneumáticas, se insuflem automaticamente quando o navio esteja a afundar-se.

Artigo 33.º

Meios de salvação individuais

1 — Os rebocadores costeiros devem possuir duas bóias com sinal luminoso, uma a cada bordo, e duas bóias com retenida de 30 m, uma a cada bordo.

2 — Os rebocadores costeiros devem possuir coletes de salvação para 100 % das pessoas embarcadas.

Artigo 34.º

Sinais visuais de socorro

Os rebocadores costeiros devem possuir seis sinais de pára-quedas e três fachos de mão.

Artigo 35.º

Aparelho lança-cabos

Os rebocadores costeiros devem possuir um aparelho lança-cabos que satisfaça os requisitos previstos no artigo 152.º

SUBCAPÍTULO 3

Rebocadores registados na área de navegação local

Artigo 36.º

Embarcações de sobrevivência

1 — Os rebocadores locais autorizados a transportar pessoal em serviço devem possuir jangadas SOLAS ou pneumáticas de modelo simplificado ou abertas reversíveis para todas as pessoas embarcadas, as quais poderão ser substituídas por balsas rígidas, se os rebocadores apenas operarem dentro das barras dos portos.

2 — Os rebocadores locais autorizados a fazer viagens interilhas, na Madeira e nos Açores, devem possuir jangadas SOLAS ou pneumáticas de modelo simplificado para todas as pessoas embarcadas.

Artigo 37.º

Meios de salvação individuais

1 — Os rebocadores locais devem possuir uma bóia com sinal luminoso e uma bóia com retenida de 30 m.

2 — Os rebocadores locais devem possuir coletes de salvação para 100 % das pessoas embarcadas.

Artigo 38.º

Sinais visuais de socorro

Os rebocadores locais devem possuir dois sinais de pára-quedas e três fachos de mão.

CAPÍTULO 3

Embarcações auxiliares

(Este capítulo não abrange as embarcações marítimo-turísticas.)

SUBCAPÍTULO 1

Embarcações registadas no alto

Artigo 39.º

Requisitos obrigatórios

As embarcações auxiliares do alto devem satisfazer os requisitos fixados para os navios de carga registados na cabotagem.

SUBCAPÍTULO 2

Embarcações registadas na área de navegação costeira

Artigo 40.º

Requisitos obrigatórios

As embarcações auxiliares costeiras devem satisfazer os requisitos fixados para os navios de carga registados na mesma área de navegação.

SUBCAPÍTULO 3

Embarcações registadas na área de navegação local

Artigo 41.º

Embarcações de sobrevivência

1 — As embarcações auxiliares locais devem possuir jangadas, que podem ser pneumáticas de modelo simplificado com equipamento mínimo ou abertas reversíveis, para todas as pessoas embarcadas.

2 — Se estas embarcações só operarem dentro das barras dos portos, as jangadas poderão ser substituídas por balsas rígidas para todas as pessoas embarcadas.

3 — São dispensadas dos requisitos dos números anteriores as embarcações de boca aberta com comprimento inferior a 9 m e as embarcações que não transportem mais de duas pessoas.

Artigo 42.º

Meios de salvação individuais

1 — As embarcações auxiliares locais devem possuir bóias de salvação, de acordo com a tabela seguinte:

Comprimento (L)	Bóias com sinal luminoso	Bóias com retenida de 30 m
$L \leq 9$ m (de boca aberta e navegação diurna)	-	1
$L \leq 9$ m (de convés fechado ou navegação nocturna)	1	1
9 m < L < 15 m	1	1
15 m ≤ L < 30 m	2	2

Comprimento (L)	Bóias com sinal luminoso	Bóias com retenida de 30 m
30 m ≤ L < 50 m.	3	3
L ≥ 50 m.	4	4

2 — *(Revogado.)*
3 — *(Revogado.)*
4 — *(Revogado.)*
5 — As embarcações auxiliares locais que não estejam permanentemente atracadas ou amarradas devem possuir coletes de salvação para todas as pessoas embarcadas.

Artigo 43.º

Sinais visuais de socorro

As embarcações auxiliares locais que não estejam permanentemente atracadas ou amarradas devem possuir dois fachos de mão e, se navegarem fora das zonas portuárias, devem também possuir dois sinais de pára-quedas.

CAPÍTULO 4

Embarcações registadas na actividade marítimo-turística

SUBCAPÍTULO 1

Embarcações registadas no alto transportando mais de 12 passageiros

Artigo 44.º

Requisitos obrigatórios

As embarcações marítimo-turísticas abrangidas pelo presente subcapítulo 1 devem satisfazer os requisitos fixados para os navios de carga do longo curso.

SUBCAPÍTULO 2

Embarcações registadas no alto transportando até 12 passageiros

Artigo 45.º

Embarcações de sobrevivência

1 — As embarcações marítimo-turísticas do alto abrangidas por este subcapítulo 2 devem possuir uma ou mais jangadas SOLAS com capacidade para acomodar 110 % do número total das pessoas embarcadas.
2 — Exceptuando as embarcações à vela, as jangadas referidas no número anterior devem ser colocadas a bordo com os cabos de disparo permanentemente fixos à embarcação mediante um sistema de libertação automática que satisfaça os requisitos do artigo 115.º e permita que as jangadas flutuem livremente e, se forem pneumáticas, se insuflem automaticamente quando a embarcação esteja a afundar-se.

Artigo 46.º

(Revogado.)

Artigo 47.º

(Revogado.)

SUBCAPÍTULO 3

Embarcações registadas na área de navegação costeira

Artigo 48.º

Embarcações de sobrevivência

1 — As embarcações marítimo-turísticas costeiras abrangidas por este subcapítulo 3 devem possuir embarcações salva-vidas que cumpram os requisitos dos capítulos 14, 15 e 16, distribuídas uniformemente a cada bordo do navio, com capacidade para acomodar pelo menos 30 % do número total das pessoas embarcadas e jangadas SOLAS, com pacote de emergência A ou B, com capacidade que se adicionada à das embarcações salva-vidas, que possam, em conjunto, acomodar o número total das pessoas embarcadas.
2 — Adicionalmente aos meios referidos no número anterior, as embarcações marítimo-turísticas costeiras devem possuir jangadas SOLAS, com pacote de emergência A ou B, com capacidade para acomodar pelo menos 25 % do número total das pessoas embarcadas.
3 — As jangadas referidas no n.º 1 devem possuir dispositivos de colocação na água distribuídos igualmente por cada bordo do navio.
4 — As jangadas referidas no n.º 2 devem possuir pelo menos um dispositivo de colocação na água, a cada bordo, podendo este dispositivo ser o previsto para as jangadas referidas no número anterior.
5 — As embarcações marítimo-turísticas costeiras com arqueação bruta inferior a 500 ou cuja lotação seja inferior a 200 pessoas poderão, em alternativa ao disposto nos números anteriores, cumprir os seguintes requisitos:

a) Tratando-se de embarcações novas, poderão possuir jangadas SOLAS, com pacote de emergência A ou B, com capacidade para acomodar 110 % do número total das pessoas embarcadas, e, se apenas operarem a menos de 3 milhas da costa, as jangadas poderão ser de modelo simplificado com equipamento mínimo ou abertas reversíveis;
b) Tratando-se de embarcações existentes, podem possuir jangadas SOLAS, com pacote de emergência A ou B, com capacidade para acomodar o número total de pessoas embarcadas e, se operarem a menos de 3 milhas da costa, as jangadas podem ser pneumáticas de modelo simplificado com equipamento mínimo ou abertas reversíveis, podendo ainda ser substituídas por balsas rígidas.

Artigo 49.º

Libertadores automáticos das jangadas

Nas embarcações marítimo-turísticas costeiras que não sejam à vela, as jangadas devem estar colocadas a bordo com os cabos de disparo permanentemente fixos à embarcação através de um sistema de libertação automática que satisfaça os requisitos do artigo 115.º, de modo que as jangadas flutuem livremente e, se forem pneumáticas, se insuflem automaticamente quando o navio esteja afundar-se.

Artigo 50.º

Embarcações de socorro

1 — As embarcações marítimo-turísticas costeiras com arqueação bruta igual ou superior a 500 devem possuir, no

mínimo, duas embarcações de socorro, uma a cada bordo, que satisfaçam os requisitos previstos no capítulo 24.

2 — As embarcações marítimo-turísticas costeiras com arqueação bruta inferior a 500 devem possuir, no mínimo, uma embarcação de socorro que satisfaça os requisitos previstos no capítulo 24.

3 — As embarcações marítimo-turísticas costeiras com comprimento inferior a 24 m são dispensadas de embarcação de socorro caso satisfaçam as seguintes condições:

a) Possuam equipamento que permita recuperar uma pessoa que caia à água;

b) Permitam que a operação de recuperação da pessoa possa ser observada da ponte de comando;

c) Possuam capacidade de manobra suficiente, de modo a poderem aproximar-se da pessoa e recuperá-la nas piores condições de mar.

4 — A embarcação de socorro pode ser substituída por uma embarcação salva-vidas, desde que esta satisfaça os requisitos exigidos para a embarcação de socorro.

5 — Para as embarcações marítimo-turísticas costeiras que apenas operem a menos de 3 milhas da costa, aceita-se como embarcação de socorro qualquer embarcação motorizada, rígida ou permanentemente insuflada, para um mínimo de três pessoas.

Artigo 51.º

Meios de salvação individuais

1 — As embarcações marítimo-turísticas costeiras devem possuir bóias de salvação de acordo com a tabela seguinte:

Comprimento (*L*)	Bóias com sinal luminoso	Bóias com retenida de 30 m
$L < 15$ m	1	1
15 m $\leq L <$ 30 m	2	2
30 m $\leq L <$ 50 m	3	3
$L \geq 50$ m	4	4

2 — As embarcações marítimo-turísticas costeiras devem possuir coletes de salvação para adulto para 100 % das pessoas embarcadas e coletes de salvação para criança para 10 % das pessoas embarcadas.

3 — Nas embarcações que efectuem navegação nocturna os coletes de salvação devem possuir sinal luminoso.

4 — Nas embarcações marítimo-turísticas costeiras devem existir fatos de imersão hipotérmicos em número igual ao número de pessoas previstas para tripular as embarcações de socorro.

5 — Sem prejuízo do número anterior, nas embarcações marítimo-turísticas costeiras devem existir três fatos de imersão hipotérmicos por cada embarcação salva-vidas e ajudas térmicas para as pessoas a acomodar nas embarcações salva-vidas para as quais não estejam previstos fatos de imersão hipotérmicos.

6 — Os fatos de imersão hipotérmicos e as ajudas térmicas referidas no número anterior não são obrigatórias se o navio possuir embarcações salva-vidas completamente cobertas com capacidade para acomodar, a cada bordo, o número total das pessoas embarcadas.

7 — Os fatos de imersão hipotérmicos exigidos no n.º 5 são dispensados nas embarcações marítimo-turísticas costeiras que operem entre 1 de Junho e 30 de Setembro.

8 — Os fatos de imersão hipotérmicos e as ajudas térmicas referidos nos números anteriores devem satisfazer, respectivamente, os requisitos definidos nos artigos 80.º e 82.º

Artigo 52.º

Sinais visuais de socorro

1 — As embarcações marítimo-turísticas costeiras devem possuir seis sinais de pára-quedas e três fachos de mão.

2 — Nas embarcações que apenas operem a menos de 3 milhas da costa, aceita-se a redução dos sinais de pára-quedas para metade do estipulado no número anterior.

Artigo 53.º

Aparelho lança-cabos

As embarcações marítimo-turísticas costeiras com comprimento igual ou superior a 24 m que operem para além de 3 milhas da costa devem possuir um aparelho lança-cabos que satisfaça os requisitos previstos no artigo 152.º

SUBCAPÍTULO 4

Embarcações registadas na área de navegação local

Artigo 54.º

Embarcações de sobrevivência

1 — As embarcações marítimo-turísticas locais abrangidas por este subcapítulo 4 devem possuir jangadas pneumáticas de modelo simplificado, com equipamento mínimo ou abertas reversíveis, para todas as pessoas embarcadas.

2 — Nas embarcações que operam dentro das barras dos portos e nas embarcações existentes que operam a menos de 3 milhas da costa, as jangadas podem ser substituídas por balsas rígidas para todas as pessoas embarcadas.

3 — Sob parecer da autoridade marítima local, as embarcações existentes podem ser dispensadas de embarcações de sobrevivência sempre que as condições em que operem tornem desnecessário o uso daqueles meios.

Artigo 55.º

Meios de salvação individuais

1 — As embarcações marítimo-turísticas locais devem possuir bóias de salvação de acordo com a tabela seguinte:

Comprimento (*L*)	Bóias com sinal luminoso	Bóias com retenida de 30 m
$L < 15$ m	1	1
15 m $\leq L <$ 30 m	2	2
30 m $\leq L <$ 50 m	3	3
$L \geq 50$ m	4	4

2 — As embarcações marítimo-turísticas locais devem possuir coletes de salvação para adulto para 100 % das pessoas embarcadas e coletes de salvação para criança para 10 % das pessoas embarcadas.

Artigo 56.º

Sinais visuais de socorro

As embarcações marítimo-turísticas locais devem possuir dois fachos de mão e, se navegarem fora das zonas

portuárias, devem também possuir dois sinais de pára-quedas.

SUBCAPÍTULO 5

Embarcações registadas na área de navegação local imobilizadas

Artigo 57.º

Meios de salvação individuais

As embarcações marítimo-turísticas locais que se encontrem permanentemente atracadas ou imobilizadas devem possuir bóias de salvação de acordo com a tabela seguinte:

Comprimento (*L*)	Bóias com retenida de 30 m
$L < 15$ m	1
15 m $\leq L < 30$ m	2
30 m $\leq L < 50$ m	3
$L \geq 50$ m	4

CAPÍTULO 5

Embarcações de pesca

SUBCAPÍTULO 1

Embarcações registadas na pesca do largo com comprimento igual ou superior a 24 m

Artigo 58.º

Embarcações de sobrevivência

1 — Os navios de pesca do largo devem possuir embarcações de sobrevivência que satisfaçam os requisitos previstos nos capítulos 14, 15, 16, 20 e 21, distribuídas uniformemente pelos dois bordos do navio e com capacidade para acomodar a cada bordo, num mínimo, o número total das pessoas embarcadas.

2 — Em alternativa ao estipulado no número anterior, os navios de pesca do largo poderão possuir uma ou mais embarcações salva-vidas que satisfaçam os requisitos previstos no capítulo 16, possam ser colocadas na água por queda livre pela popa do navio, com capacidade para acomodar o número total das pessoas embarcadas, e, adicionalmente, uma ou mais jangadas SOLAS, a cada bordo do navio, com capacidade para acomodar o número total das pessoas embarcadas e dispondo de dispositivos de colocação na água pelo menos num dos bordos do navio.

3 — Quando a distância do pavimento de embarque à linha de água, na condição de navio leve, for superior a 4,5 m, as embarcações de sobrevivência, com excepção das jangadas de libertação automática, devem poder ser arriadas por turcos, ainda que em situação de lotação completa.

Artigo 59.º

Libertadores automáticos das jangadas

Nos navios de pesca do largo, as jangadas devem estar colocadas a bordo com os cabos de disparo permanentemente fixos ao navio através de um sistema de libertação automático, de acordo com o previsto no artigo 115.º, de modo que as jangadas flutuem livremente e, se forem pneumáticas, se insuflem automaticamente quando o navio esteja a afundar-se.

Artigo 60.º

Embarcações de socorro

Os navios de pesca do largo devem possuir pelo menos uma embarcação de socorro que satisfaça os requisitos previstos no capítulo 24, podendo ser substituída por uma embarcação salva-vidas que satisfaça os requisitos exigidos às embarcações de socorro.

Artigo 61.º

Meios de salvação individuais

1 — Os navios de pesca do largo devem possuir:

a) Oito bóias de salvação se possuírem comprimento igual ou superior a 75 m;
b) Seis bóias de salvação se possuírem comprimento menor que 75 m, mas igual ou superior a 45 m;
c) Quatro bóias de salvação se possuírem comprimento inferior a 45 m.

2 — Pelo menos metade das bóias referidas nas alíneas do número anterior devem ser equipadas com sinal luminoso de auto-ignição que satisfaça os requisitos previstos no artigo 73.º

3 — Pelo menos duas das bóias equipadas com sinal luminoso de auto-ignição, referidas no número anterior, devem ser equipadas com sinal fumígeno de auto-activação satisfazendo os requisitos previstos no artigo 74.º, devendo estas duas bóias, nos navios com comprimento igual ou superior a 45 m, poder ser lançadas por mecanismo activado a partir da ponte *(man overboard).*

4 — Pelo menos uma bóia de salvação, em cada bordo do navio, deve ser equipada com retenida flutuante que satisfaça os requisitos previstos no artigo 75.º, de comprimento igual a duas vezes a altura de colocação a partir da linha de água na condição de navio leve, ou igual a 30 m, se este comprimento for superior àquela altura.

5 — Os navios de pesca do largo devem possuir coletes de salvação para 100 % das pessoas embarcadas.

6 — Nos navios de pesca do largo devem existir fatos de imersão hipotérmicos em número igual ao número de pessoas previstas para tripular a embarcação de socorro e, para além disso, em número igual ao número de pessoas a bordo não acomodáveis em:

a) Embarcações salva-vidas; ou
b) Jangadas com dispositivo de colocação na água; ou
c) Jangadas cuja colocação na água se processe por meios equivalentes aprovados, desde que, para se embarcar nas mesmas, não se torne necessário entrar na água.

7 — Nos navios da pesca do largo devem existir três fatos de imersão hipotérmicos por cada embarcação salva-vidas e ajudas térmicas para as pessoas a acomodar nas embarcações salva-vidas e para as quais não estejam previstos fatos de imersão hipotérmicos.

8 — Os fatos de imersão hipotérmicos e as ajudas térmicas referidas no número anterior não são obrigatórias se o navio possuir embarcações salva-vidas totalmente cobertas com capacidade para acomodar, a cada bordo,

o número total das pessoas embarcadas ou embarcações salva-vidas que possam ser colocadas na água por queda livre pela popa do navio, com capacidade para acomodar o número total das pessoas embarcadas.

9 — Os fatos de imersão hipotérmicos exigidos nos n.os 6 e 7 podem ser tidos em conta para cumprimento do disposto no n.º 6.

10 — Os fatos de imersão hipotérmicos exigidos nos n.os 6 e 7 são dispensados nos navios de pesca do largo que naveguem constantemente a sul do paralelo 30°N e a norte do paralelo 30°S.

11 — Os fatos de imersão hipotérmicos, referidos nos números anteriores, devem satisfazer os requisitos definidos no artigo 80.º

12 — As ajudas térmicas referidas nos números anteriores devem satisfazer os requisitos definidos no artigo 82.º

Artigo 62.º

Sinais visuais de socorro

Os navios de pesca do largo devem possuir 12 sinais de pára-quedas.

Artigo 63.º

Aparelho lança-cabos

Os navios de pesca do largo devem possuir um aparelho lança-cabos que satisfaça os requisitos previstos no artigo 152.º

SUBCAPÍTULO 2

Embarcações registadas na pesca costeira

Artigo 64.º

Embarcações de sobrevivência

1 — As embarcações de pesca costeira com comprimento igual ou superior a 24 m devem possuir jangadas SOLAS distribuídas pelos dois bordos do navio, com capacidade para acomodar, a cada bordo, 100 % das pessoas embarcadas, mas, no caso de embarcações existentes, exigir-se-á apenas que disponham de jangadas para 100 % das pessoas embarcadas, se instaladas com possibilidade de transferência para lançamento à água por qualquer dos bordos.

2 — *(Revogado.)*

3 — As embarcações de pesca costeira com comprimento inferior a 12 m devem possuir:

a) Jangada ou jangadas SOLAS, ou

b) Jangadas pneumáticas de modelo simplificado com capacidade para acomodar o número total das pessoas embarcadas.

Artigo 65.º

Libertadores automáticos das jangadas

Nas embarcações de pesca costeira, as jangadas devem estar colocadas a bordo com os cabos de disparo permanentemente fixos à embarcação através de um sistema de libertação automático que satisfaça os requisitos previstos no artigo 115.º, de modo que as jangadas flutuem livremente e, se forem pneumáticas, se insuflem automaticamente quando a embarcação esteja a afundar-se.

Artigo 66.º

Meios de salvação individuais

1 — As embarcações de pesca costeira devem possuir bóias de salvação em função do comprimento (*L*) de acordo com a seguinte tabela:

	$L < 14$ m	$14 \text{ m} \leq L < 24$ m	$L \geq 24$ m
Bóias com sinal luminoso	1	2	-
Bóias com sinal luminoso e sinal fumígeno	-	-	2
Bóias com retenida de 30 m	1	2	2

2 — As embarcações de pesca costeira devem possuir coletes de salvação para 100 % das pessoas embarcadas.

3 — *(Revogado.)*

4 — Os coletes de salvação devem estar acondicionados de forma acessível para permitir uma imediata utilização, devendo a respectiva localização estar assinalada utilizando sinais internacionalmente aprovados.

Artigo 67.º

Sinais visuais de socorro

1 — As embarcações de pesca costeira devem possuir sinais visuais de socorro em função do comprimento (*L*), de acordo com a seguinte tabela:

	$L < 14$ m	$14 \text{ m} \leq L < 24$ m	$L \geq 24$ m
Tipo pára-quedas	2	3	6
Tipo facho de mão	2	3	3

2 — Os sinais de socorro devem ser colocados de modo a poderem ser utilizados rapidamente e a sua localização deve estar claramente assinalada.

Artigo 68.º

Aparelho lança-cabos

As embarcações de pesca costeira com comprimento igual ou superior a 24 m devem possuir um aparelho lança-cabos que satisfaça os requisitos previstos no artigo 152.º

SUBCAPÍTULO 3

Embarcações registadas na pesca local

Artigo 69.º

Embarcações de sobrevivência

As embarcações de pesca local novas e de convés fechado que se afastem mais de 6 milhas da costa devem possuir jangadas SOLAS ou pneumáticas de modelo simplificado com capacidade suficiente para acomodar o número total das pessoas embarcadas.

Artigo 70.º

Meios de salvação individuais

1 — As embarcações de pesca local devem possuir uma bóia de salvação com sinal luminoso e uma bóia de salvação com retenida de 30 m.

2 — A primeira das bóias, referidas no número anterior, é dispensada em embarcações de pesca de boca aberta que não efectuem navegação nocturna.

3 — As embarcações de pesca local devem possuir coletes de salvação para 100 % das pessoas embarcadas.

4 — As pessoas embarcadas nas embarcações da pesca local, quando em operação, devem envergar os respectivos coletes de salvação.

5 — Os coletes de salvação podem ser substituídos por auxiliares de flutuação individuais adequados, com as características e nas condições previstas em portaria dos membros do Governo responsáveis pelas áreas da defesa nacional, das pescas, dos transportes e do trabalho.

Artigo 71.º

Sinais visuais de socorro

As embarcações de pesca local devem possuir dois fachos de mão e, se operarem para além das 3 milhas da costa, devem também possuir dois sinais de pára-quedas.

PARTE II

Requisitos dos meios de salvação

SECÇÃO I

Meios de salvação individuais

CAPÍTULO 6

Bóias de salvação

Artigo 72.º

Requisitos das bóias de salvação

As bóias de salvação devem satisfazer os requisitos seguintes:

a) Ter um diâmetro exterior não superior a 800 mm e um diâmetro interior não inferior a 400 mm;

b) Ser construídas com material de flutuabilidade própria e não depender para flutuar de junco, de aparas de cortiça, de cortiça granulada ou de qualquer outro material granulado solto ou de câmara-de-ar que necessite de ser insuflada;

c) Poder flutuar em água doce, durante vinte e quatro horas, com um peso de ferro de pelo menos 14,5 kg;

d) Ter um peso não inferior a 2,5 kg;

e) Não arder ou continuar a derreter depois de totalmente envolvidas por chamas durante dois segundos;

f) Resistir à queda na água da altura de 30 m sem que diminua a sua capacidade de funcionamento ou a dos seus componentes;

g) Pesar 4 kg ou ter peso suficiente para accionar o sistema de largada rápida previsto para sinais combinados fumígeno e luminoso *(man overboard);*

h) Possuir uma grinalda de bitola não inferior a 9,5 mm e de diâmetro igual a pelo menos quatro vezes o diâmetro exterior da bóia, devendo a grinalda estar fixada em quatro pontos equidistantes à volta do perímetro de cada bóia e de modo a formar quatro seios iguais;

i) Ser marcadas com o nome e o porto de registo do navio com letras maiúsculas do alfabeto romano.

Artigo 73.º

Sinal luminoso de auto-ignição para bóias de salvação

O sinal luminoso de auto-ignição para bóias de salvação deve satisfazer as seguintes condições:

a) Não se extinguir sob a acção da água;

b) Ser capaz de funcionar continuamente e com uma intensidade luminosa não inferior a 2 cd em todas as direcções do hemisfério superior de radiação ou de produzir relâmpagos a um ritmo não inferior a 50 por minuto, com intensidade luminosa correspondente;

c) Possuir uma fonte de alimentação de energia que satisfaça o disposto na alínea anterior num período de, pelo menos, duas horas;

d) Resistir ao ensaio de queda, nas condições previstas na alínea *f*) do artigo anterior.

Artigo 74.º

Sinal fumígeno de auto-activação para bóias de salvação

O sinal fumígeno de auto-activação para bóias de salvação deve satisfazer as seguintes condições:

a) Emitir fumo de cor bem visível, a um ritmo uniforme e durante pelo menos quinze minutos, quando em águas calmas;

b) Não possuir ignição explosiva ou emitir chama durante toda a emissão de fumo;

c) Não se extinguir em mar aberto;

d) Continuar a emitir fumo, quando completamente mergulhado na água, durante pelo menos dez segundos;

e) Resistir ao ensaio de queda, nas condições previstas na alínea *f*) do artigo 72.º

Artigo 75.º

Retenidas flutuantes

As retenidas flutuantes para bóias de salvação devem satisfazer as condições seguintes:

a) Não fazer cocha;

b) Ter um diâmetro que não seja inferior a 8 mm;

c) Ter uma resistência à rotura não inferior a 5 kN.

CAPÍTULO 7

Coletes de salvação

Artigo 76.º

Requisitos dos coletes de salvação

1 — Os coletes de salvação não devem arder ou continuar a derreter depois de inteiramente envoltos em chamas durante dois segundos.

2 — Os coletes de salvação devem ser concebidos de modo que:

a) Qualquer pessoa possa vesti-los, correctamente e sem ajuda, em menos de um minuto;

b) Possam ser usados indiferentemente de um lado ou do outro, ou eliminados os riscos de utilização incorrecta, caso sejam usados de um só lado;

c) Sejam de utilização cómoda;

d) Depois de vestidos permitam às pessoas saltar para a água de uma altura não inferior a 4,5 m sem lhes causar

danos físicos, mantendo-se ajustados ao corpo, sem se danificarem.

3 — Os coletes de salvação devem possuir flutuabilidade e estabilidade suficientes em água doce, de modo a:

a) Manter a boiar uma pessoa exausta ou inconsciente com a boca acima de água a, pelo menos, 120 mm e com o corpo do náufrago inclinado para trás em relação à sua posição vertical, fazendo um ângulo mínimo de 20° e máximo de 50°;
b) Poder voltar na água o corpo de uma pessoa inconsciente, em qualquer posição, para que a boca fique fora de água em menos de cinco segundos.

4 — Os coletes de salvação destinados a adultos devem ter uma flutuabilidade de, pelo menos, 150 N e os destinados a crianças de 66,7 N, não devendo a flutuabilidade diminuir mais de 5 % depois de uma imersão em água doce durante 24 horas.
5 — Os coletes de salvação devem permitir às pessoas que os usem nadar uma distância curta e subir para bordo de uma embarcação de sobrevivência.
6 — Cada colete de salvação deve ser provido de um apito firmemente ligado por um fiel.

Artigo 77.º

Coletes de salvação insufláveis

Os coletes de salvação que dependam de insuflação prévia devem:

a) Possuir, no mínimo, duas câmaras-de-ar distintas;
b) Insuflar-se automaticamente, quando submersos, depois de accionados os dispositivos de insuflação com um simples movimento manual, ou poder ser objecto de insuflação bocal;
c) Satisfazer as condições previstas nos n.os 2, 3 e 5 do artigo anterior, em caso de perda de flutuabilidade de uma das câmaras;
d) Satisfazer o disposto no n.º 4 do artigo anterior, depois de insuflado por meio de mecanismo automático;
e) Satisfazer as condições previstas no n.º 1 do artigo anterior;
f) Ser revistos em estações de serviço reconhecidas pelos fabricantes de 12 em 12 meses, podendo este período ser prorrogado até 17 meses pelo IPTM, I. P., a pedido fundamentado dos interessados.

Artigo 78.º

Sinal luminoso para coletes de salvação

1 — Cada sinal luminoso para coletes de salvação deve:

a) Possuir uma intensidade luminosa mínima de 0,75 cd;
b) Possuir uma fonte de energia capaz de produzir uma intensidade luminosa de 0,75 cd durante, pelo menos, oito horas;
c) Ser visível num quadrante tão grande quanto possível do hemisfério superior de radiação, depois de acoplado ao colete de salvação.

2 — Se o sinal luminoso mencionado no número anterior for intermitente, deve, adicionalmente:

a) Ser provido de comutador manual;
b) Ser provido de lente ou de reflector côncavo que concentre o feixe luminoso;
c) Garantir, durante algum tempo, o disparo de, pelo menos, 50 relâmpagos por minuto, com uma intensidade luminosa mínima de 0,75 cd.

CAPÍTULO 8

Fatos de imersão hipotérmicos

Artigo 79.º

Requisitos dos fatos de imersão

1 — Os fatos de imersão devem ser confeccionados com materiais à prova de água, de modo que:

a) Possam ser retirados das embalagens e vestidos sem ajuda em menos de dois minutos, por cima do vestuário normal de trabalho e do colete de salvação, se o fato de imersão necessitar de ser utilizado com eles;
b) Não ardam ou continuem a derreter depois de totalmente envolvidos por chamas durante, pelo menos, dois segundos;
c) Cubram completamente o corpo, à excepção da face e também das mãos, no caso de uso de luvas acopladas de utilização permanente;
d) Possuam os meios necessários para reduzir ao mínimo a existência de ar livre nas respectivas perneiras;
e) Não permitam entrada de água, no caso de lançamento à água de uma altura não inferior a 4,5 m.

2 — Os fatos de imersão podem ser utilizados como coletes de salvação, desde que satisfaçam as disposições a estes aplicáveis e previstos no capítulo 7.
3 — Os fatos de imersão usados em complemento dos coletes de salvação devem permitir:

a) A subida e a descida de uma escada vertical com um mínimo de 5 m de altura;
b) O desempenho de tarefas normais durante o abandono do navio;
c) A não provocação de danos pessoais em virtude de avarias ou por deslocação dos mesmos, quando os utilizadores se lancem à água de uma altura mínima de 4,5 m;
d) Nadar uma distância curta e subir a bordo de uma embarcação de sobrevivência.

4 — Os fatos de imersão que possam flutuar sem ajuda de coletes de salvação devem possuir sinal luminoso, de acordo com o artigo 78.º, e apito firmemente ligado por um fiel.
5 — Se o fato de imersão for usado como complemento do colete de salvação, deve ser vestido por baixo deste e a pessoa deve poder vesti-lo sem ajuda.

Artigo 80.º

Requisitos dos fatos de imersão hipotérmicos

1 — Os fatos de imersão hipotérmicos confeccionados com material completamente isolante devem:

a) Ter marcadas as instruções relativas à necessidade de combinar o seu uso com o de roupas quentes;
b) Dar garantia de que mantêm a protecção térmica suficiente, durante uma hora, em águas de correntes calmas e com temperatura de 5°C, não produzindo nos utilizadores descidas de temperatura superiores a 2°C se usados com

roupas quentes e apesar de um salto para a água de uma altura não inferior a 4,5 m.

2 — Os fatos de imersão feitos com material completamente isolante, quando utilizados com roupas quentes ou com colete de salvação complementar, devem manter suficiente protecção térmica depois de um salto para a água de uma altura mínima de 4,5 m e assegurar que a temperatura do corpo não baixe mais de 2°C, durante uma imersão de cinco horas em águas de corrente calma, cuja temperatura varie entre 0°C e 2°C.

3 — Os fatos de imersão devem permitir que as pessoas que os utilizem, com as mãos cobertas, possam escrever com um lápis, após ter permanecido na água durante uma hora.

Artigo 81.º

Requisitos de flutuabilidade

As pessoas que se encontrem na água com o fato de imersão e colete de salvação devem poder voltar-se em menos de cinco segundos da posição de face para baixo para a de face para cima.

CAPÍTULO 9

Ajudas térmicas

Artigo 82.º

Material das ajudas térmicas

1 — As ajudas térmicas devem ser fabricadas com material impermeável que permita reduzir a perda de calor que o corpo possa sofrer por convecção e evaporação e cujo termo condutibilidade não exceda 0,25 W/mK.

2 — As ajudas térmicas devem:

a) Cobrir todo o corpo de uma pessoa que utilize colete de salvação, excluindo a cara e também as mãos, se estiverem previstas luvas acopladas de utilização permanente;
b) Poder ser desempacotadas e utilizadas facilmente e sem ajuda nas embarcações de sobrevivência ou de socorro;
c) Permitir aos utilizadores despi-las dentro de água em menos de dois minutos, se estorvarem os movimentos para nadar.

3 — As ajudas térmicas devem poder ser utilizadas, garantindo protecção adequada, em temperaturas do ar compreendidas entre - 30°C e + 20°C.

SECÇÃO II

Sinais visuais de socorro

CAPÍTULO 10

Sinais de pára-quedas

Artigo 83.º

Características dos sinais de pára-quedas

1 — Os sinais de pára-quedas devem:

a) Possuir um invólucro resistente à água;
b) Ter impressos no invólucro instruções breves ou diagramas indicativos do modo de utilização;
c) Possuir um meio de ignição incorporado;
d) Ser concebidos de modo a não causar danos ao utilizador, quando usados de acordo com as instruções do fabricante.

2 — Os sinais de pára-quedas disparados verticalmente devem alcançar uma altitude não inferior a 300 m e no ponto mais alto da trajectória, ou cerca dele, devem lançar um pára-quedas luminoso que:

a) Arda com uma luz brilhante vermelha;
b) Arda uniformemente com uma intensidade luminosa não inferior a 30 000 cd;
c) Arda sem danificar o pára-quedas e os seus acessórios;
d) Tenha um tempo de combustão mínimo de quarenta segundos;
e) Tenha uma velocidade de descida não superior a 5 m/s.

CAPÍTULO 11

Fachos de mão

Artigo 84.º

Características dos fachos de mão

1 — Os fachos de mão devem:

a) Possuir invólucros resistentes à água;
b) Ter impressos no invólucro instruções breves ou diagramas indicativos do modo de utilização;
c) Possuir meios de ignição incorporados;
d) Ser concebidos de modo a não causarem danos aos utilizadores ou fazerem perigar as embarcações de sobrevivência com os resíduos ardentes ou incandescentes.

2 — Os fachos de mão devem ainda:

a) Arder com uma cor vermelha brilhante;
b) Arder uniformemente e com uma intensidade luminosa não inferior a 15 000 cd;
c) Ter um tempo de combustão mínimo de um minuto;
d) Continuar a arder, depois de submersos em água, durante dez segundos e a uma profundidade de 100 mm.

CAPÍTULO 12

Sinal de fumo flutuante

Artigo 85.º

Características do sinal de fumo flutuante

1 — O sinal de fumo flutuante deve:

a) Ter um invólucro resistente à água;
b) Ser desprovido de ignição explosiva, quando usado de acordo com as instruções do fabricante;
c) Possuir impressos no invólucro instruções breves ou diagramas indicativos do modo de utilização;
d) Emitir fumo de cor bem visível e em quantidade uniforme durante um mínimo de três minutos, quando em águas calmas.

2 — O sinal de fumo flutuante não deve:

a) Emitir qualquer chama durante o período completo de emissão do fumo;
b) Apagar-se em mar alto.

SECÇÃO III

Embarcações de sobrevivência

CAPÍTULO 13

Requisitos para embarcações salva-vidas

Artigo 86.º

Construção das embarcações salva-vidas

1 — As embarcações salva-vidas devem possuir ampla estabilidade e bordo livre, quando se encontrem completamente lotadas e equipadas.

2 — As embarcações salva-vidas devem ter resistência para:

a) Poder ser arriadas na água com segurança, quando completamente lotadas e equipadas;

b) Suportar a marcha a vante do navio à velocidade a 5 nós, com mar calmo, depois de colocadas na água e rebocadas.

3 — O casco e as coberturas rígidas das embarcações salva-vidas devem ser de combustão retardada e não combustível.

4 — As embarcações salva-vidas devem possuir bancadas, bancos ou assentos fixos, instalados ao nível mais baixo possível e dispostos de modo que possam acomodar o número previsto de pessoas sentadas, cada uma delas com um peso estimado de 100 kg, de acordo com os requisitos previstos no n.º 2, alínea *b*), do artigo seguinte.

5 — As embarcações salva-vidas devem ter resistência que permita, sem ficarem com deformação residual, suportar uma carga igual a:

a) 1,25 vezes o seu peso total, com toda a lotação e equipamento completos, nos casos de embarcações de casco metálico;

b) 2 vezes o seu peso total, com lotação e equipamento completos, relativamente às restantes embarcações.

6 — As embarcações salva-vidas devem ter resistência que permita suportar, com toda a lotação e equipamento completos, um choque lateral com o costado de um navio, a uma velocidade de impacte de, pelo menos, 3,5 m/s, bem como uma queda no mar de uma altura mínima de 3 m.

7 — Nas embarcações salva-vidas, a distância vertical entre a superfície do pavimento e o interior da cobertura (pé-direito) não deve ser, em pelo menos 50 % da área do pavimento:

a) Inferior a 1,3 m, nas embarcações autorizadas a transportar até nove pessoas;

b) Inferior à distância determinada pela interpolação linear entre 1,3 m e 1,7 m, nas embarcações autorizadas a transportar entre 9 e 24 pessoas;

c) Inferior a 1,7 m, nas embarcações autorizadas a transportar 24 ou mais pessoas.

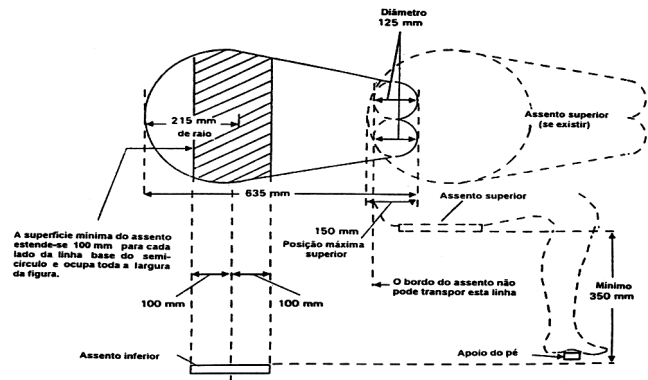
Artigo 87.º

Lotação das embarcações salva-vidas

1 — As embarcações salva-vidas não podem ter lotação superior a 150 pessoas.

2 — A lotação máxima de uma embarcação salva-vidas deve ser igual ou inferior:

a) Ao número de pessoas embarcadas, com peso médio de 75 kg, usando coletes de salvação e sentadas, de forma a não interferirem com o meio de propulsão e o funcionamento do equipamento;

b) Ao número de lugares que se obtêm de acordo com a disposição dos assentos, conforme o previsto na fig. 1;

O tracejado pode ser sobreposto como está indicado, desde que sejam instalados apoios para os pés e haja suficiente espaço para as pernas e a separação vertical entre os assentos superiores e inferiores seja, num mínimo, de 350 mm.

c) Nas embarcações salva-vidas é obrigatória a indicação de cada assento.

Artigo 88.º

Acesso às embarcações salva-vidas

1 — As embarcações salva-vidas devem ter uma escada de embarque que possa ser utilizada em qualquer dos bordos e permita a subida das pessoas que se encontrem na água.

2 — O degrau inferior da escada não deve estar a menos de 0,4 m acima da linha de flutuação da embarcação, com esta na condição de leve.

3 — As embarcações salva-vidas devem ser concebidas de modo a permitir o embarque de pessoas não auto-suficientes a partir da água, utilizando uma maca ou outros meios.

4 — Os pavimentos e outras superfícies das embarcações salva-vidas devem ser revestidos com antiderrapante.

5 — As embarcações salva-vidas destinadas a navios de carga devem ser concebidas de modo a possibilitar um rápido desembarque e embarque de toda a tripulação, em menos de três minutos, a partir do momento em que é dada ordem de abandono do navio.

Artigo 89.º

Flutuabilidade das embarcações salva-vidas

1 — As embarcações salva-vidas devem dispor de flutuabilidade própria ou possuir materiais que tenham essa flutuabilidade e sejam resistentes à água do mar e aos hidrocarbonetos ou seus derivados e se mantenham a flutuar mesmo que se encontrem alagadas ou abertas ao mar.

2 — As embarcações salva-vidas devem ainda dispor de uma quantidade suplementar de material que tenha flutuabilidade própria, correspondente a 280 N por cada pessoa embarcada.

3 — No exterior do costado das embarcações não deve instalar-se material flutuante, a menos que constitua um suplemento ao material exigido.

Artigo 90.º

Bordo livre e estabilidade das embarcações salva-vidas

As embarcações salva-vidas, quando ocupadas com 50% da lotação máxima, sentada em posição normal a um dos bordos, devem ter um bordo livre que, medido a partir da linha de flutuação até à abertura imediata pela qual a embarcação se pode alagar, seja pelo menos igual ao maior dos seguintes valores: 1,5% do comprimento da embarcação salva-vidas ou 100 mm.

Artigo 91.º

Propulsão das embarcações salva-vidas

1 — As embarcações salva-vidas devem ser motorizadas com motor diesel, não sendo permitidos motores que utilizem combustível com ponto de inflamação igual ou inferior a 43°C.

2 — Os motores devem ser providos de dispositivos com um sistema de arranque manual ou automático, devendo, neste último caso, possuir duas fontes de energia independentes.

3 — O sistema de arranque automático deve ser capaz de arrancar o motor a uma temperatura ambiente de - 15°C em dois minutos contados a partir do momento em que foram iniciadas as operações.

4 — O funcionamento dos sistemas de arranque não deve ser prejudicado pela cobertura do motor, pelas bancadas ou por outros obstáculos.

5 — Os motores devem poder funcionar durante pelo menos cinco minutos, depois de um arranque a frio, com as embarcações salva-vidas fora de água.

6 — Os motores devem poder funcionar quando as embarcações salva-vidas se encontrem alagadas até ao nível do eixo do veio de manivelas.

7 — O veio da hélice deve ser concebido de modo que esta se possa desengatar do motor, devendo a embarcação salva-vidas ter meios que lhe permitam efectuar marcha a vante e a ré.

8 — Os tubos de escape devem estar dispostos de maneira que impeçam a penetração de água nos motores em condições normais de funcionamento.

9 — As embarcações salva-vidas devem ser concebidas de forma a garantir a segurança das pessoas que se encontrem na água e a preservar o risco de avaria do sistema propulsor provocado por objectos flutuantes.

10 — A velocidade a vante da embarcação salva-vidas em águas calmas, com a lotação máxima e equipamento completo e com todo o equipamento auxiliar movido pelo motor, será pelo menos de 6 nós, ou, no mínimo, de 2 nós, quando a rebocar uma jangada para 25 pessoas com lotação máxima e equipamento completo ou pesos equivalentes.

11 — A embarcação salva-vidas deve ser abastecida com combustível suficiente para ser utilizada dentro do âmbito de temperaturas previstas na zona de actividade do navio e poder navegar completamente carregada, a uma velocidade de 6 nós, durante um período não inferior a vinte e quatro horas.

12 — O motor da embarcação salva-vidas, a linha de veios e os acessórios do motor devem estar protegidos com uma cobertura de material de combustão retardada ou com outros meios adequados que ofereçam idêntica protecção.

13 — O motor da embarcação salva-vidas deve possuir meios adequados à redução do seu ruído e deve estar protegido contra a exposição ao tempo e ao mar e, conjuntamente com a linha de veios, deve possuir meios de protecção que impeçam as pessoas de tocarem acidentalmente nas peças quentes ou nas partes móveis.

14 — As baterias de arranque devem estar colocadas em caixas estanques e estas devem possuir uma tampa, bem ajustada, que permita a necessária ventilação.

15 — Os motores das embarcações salva-vidas e os acessórios devem possuir sistemas que limitem a emissão de ondas electromagnéticas, impedindo interferências na operacionalidade do seu equipamento de radiocomunicações.

16 — As baterias das embarcações salva-vidas devem poder ser carregadas com tensão até 55 V, fornecida a partir do navio, e ser desligadas nos locais de embarque.

17 — Junto do dispositivo de arranque devem existir instruções para o arranque e utilização do motor, bem visíveis e devidamente acondicionadas, de forma a resistirem à água.

Artigo 92.º

Acessórios da embarcação salva-vidas

1 — A embarcação salva-vidas deve possuir pelo menos uma válvula de esgoto situada na parte mais inferior do casco, de abertura automática para esgoto da água quando não esteja a flutuar e que se feche automaticamente para impedir o alagamento quando esteja a flutuar.

2 — As válvulas de esgoto devem ser claramente referenciadas, facilmente acessíveis do interior da embarcação e estar providas de um bojão ou tampão que permita fechá-las e ligadas a um fiel, a uma corrente ou a outro meio adequado.

3 — A embarcação salva-vidas deve possuir um leme e uma cana do leme e, caso exista uma roda do leme ou outro mecanismo de governo à distância, este deve poder ser efectuado com a cana do leme, no caso de falha do aparelho de governo.

4 — O leme deve estar colocado a bordo de modo permanente e a cana do leme deve estar sempre instalada no leme ou ligada a este e, se a embarcação salva-vidas tiver um aparelho de governo à distância, a cana do leme pode ser amovível e colocada em lugar seguro perto da madre.

5 — O leme e a cana do leme devem estar dispostos de modo que não sejam danificados pelo funcionamento do mecanismo de libertação ou de propulsão.

6 — A embarcação salva-vidas deve possuir uma grinalda flutuante, externamente e em toda a volta, excepto nas proximidades do leme e da hélice.

7 — A embarcação salva-vidas que não tenha a possibilidade de viragem automática, quando capotada, deve possuir robaletes na parte inferior do casco, de modo a permitir que as pessoas se agarrem à embarcação.

8 — Os robaletes devem estar fixos à embarcação, de modo que se soltem sem provocar rombo no casco quando submetidos a um impacte capaz de os quebrar.

9 — A embarcação salva-vidas deve estar equipada com um número suficiente de armários ou de compartimentos estanques, destinados a colocar os pequenos componentes do equipamento, a água e as rações, e possuir meios para guardar a água da chuva.

10 — As embarcações salva-vidas destinadas a ser colocadas na água através de cabos de arriar devem ser equipadas com um mecanismo de libertação que cumpra os seguintes requisitos:

a) O mecanismo deve ser concebido de modo a permitir soltar ao mesmo tempo todos os gatos de escape ou equivalentes;
b) O mecanismo deve ter duas modalidades de libertação:

i) Uma modalidade de libertação normal da embarcação salva-vidas, quando esteja a flutuar e não tenha carga nos gatos de escape;
ii) Uma modalidade de libertação em carga que liberte a embarcação salva-vidas carregada suspensa nos gatos, devendo este escape ser concebido para libertar a embarcação em qualquer condição de carregamento, desde uma carga nula com a embarcação a flutuar até à condição de carregamento com uma carga 1,1 vezes o peso total da embarcação com a sua lotação e equipamento completos, e estar adequadamente protegido contra um uso acidental ou prematuro;

c) O comando do dispositivo de libertação deve estar claramente marcado com uma cor que contraste com a que o rodeia;
d) O mecanismo do dispositivo deve ser concebido com um factor de segurança 6 no que diz respeito à resistência dos materiais utilizados, supondo que a massa da embarcação está distribuída por igual entre os tirantes.

11 — A embarcação salva-vidas deve possuir um mecanismo de libertação capaz de largar o cabo de amarração da proa quando submetido a tensão.
12 — A embarcação salva-vidas destinada a ser colocada a flutuar pelo costado do navio deve possuir patins e defensas necessárias, de modo a facilitar a sua colocação a flutuar e a evitar que sofra danos.
13 — No alto da cobertura da embarcação salva-vidas deve existir uma lâmpada com controlo manual, visível à noite e em atmosfera clara a uma distância mínima de 2 milhas e durante um mínimo de doze horas, e, se se tratar de uma luz intermitente, deve ter capacidade para emitir, no mínimo, 50 relâmpagos por minuto nas primeiras duas horas e funcionar durante um período de doze horas.
14 — No interior da embarcação salva-vidas deve haver uma luz de presença que ilumine durante um período não inferior a doze horas e que possibilite ler as instruções da embarcação e do seu equipamento, não sendo permitido o uso de luz produzida a óleo.
15 — A embarcação salva-vidas deve possuir um meio de esgoto eficaz ou auto-esgotável, ou um outro sistema específico.
16 — A embarcação salva-vidas deve ser concebida de modo que se obtenha, do local de governo, uma visão para vante, ré e ambos os bordos adequada à sua colocação na água e manobra em condições seguras.

Artigo 93.º

Equipamento das embarcações salva-vidas e seus componentes

1 — Os componentes do equipamento das embarcações salva-vidas, com excepção dos croques, que devem ficar livres para serem utilizados, devem estar guardados em segurança no interior da embarcação com fiéis, em paiòis ou compartimentos, em caixas ou quaisquer outros meios adequados, de modo a não perturbar qualquer procedimento ligado ao abandono do navio.
2 — Os componentes do equipamento devem ser de dimensão e peso o mais reduzidos possível e estar guardados de forma compacta e apropriada.
3 — O equipamento de uma embarcação salva-vidas deve ser constituído por:

a) Um número suficiente de remos para efectuar movimento a vante em águas tranquilas;
b) Toletes, forquetas ou meios equivalentes para cada remo, devendo os toletes e as forquetas estar amarrados à embarcação com fiel ou correntes;
c) Dois croques;
d) Um vertedouro flutuante e dois baldes;
e) Um manual de sobrevivência;
f) Uma agulha de governo com iluminação adequada, que deve ser instalada numa bitácula luminosa, no caso de embarcações salva-vidas que não sejam totalmente cobertas;
g) Uma âncora flutuante de tamanho adequado, munida de uma bóia de arinque resistente ao choque e de um cabo-guia que possua firmeza quando molhado, devendo a resistência da âncora, da bóia de arinque e do cabo-guia ser adequada a qualquer tipo de mar;
h) Duas boças com resistência e comprimento igual ou superior a duas vezes a distância da posição da embarcação a bordo, à linha de flutuação na condição de navegação de navio leve, ou com comprimento de 15 m, se este último valor for superior, devendo a boça ligada ao sistema de libertação, previsto no n.º 11 do artigo anterior, ser colocada na extremidade de vante da embarcação e a outra ser fixada firmemente na proa ou nas cercanias e pronta para uso;
i) Duas machadinhas, uma em cada extremidade da embarcação;
j) Recipientes estanques à água contendo 3 l de água doce por cada pessoa embarcada, dos quais 1 l por pessoa pode ser fornecido por um aparelho dessalinizador capaz de produzir igual quantidade de água doce em dois dias;
l) Um argau inoxidável com fiel;
m) Um copo graduado inoxidável;
n) Rações alimentares correspondentes a, pelo menos, 10 000 kJ por cada pessoa embarcada, conservadas em recipientes estanques ao ar, guardados em outros recipientes estanques à água;
o) Quatro sinais com pára-quedas que satisfaçam os requisitos previstos no capítulo 10;
p) Seis fachos de mão que satisfaçam os requisitos previstos no capítulo 11;
q) Dois sinais fumígenos flutuantes que satisfaçam os requisitos previstos no capítulo 12;
r) Uma lanterna eléctrica estanque que possa ser utilizada para emissão de sinais Morse, juntamente com um jogo de pilhas sobressalentes e uma lâmpada de reserva num recipiente estanque à água;
s) Um espelho de sinalização diurno (heliógrafo) com instruções necessárias de utilização para fazer sinais a navios e aviões;
t) Um exemplar do quadro de sinais de salvamento, plastificado ou dentro de invólucro à prova de água;
u) Um apito ou sinal acústico equivalente;
v) Uma caixa estanque de primeiros socorros capaz de se poder fechar bem depois de usada;
x) Seis doses de medicamento contra o enjoo e um saco para vomitados por cada pessoa;

z) Uma navalha com abre-latas, ligada à embarcação por um fiel;

aa) Três abre-latas;

bb) Dois anéis de borracha, com retenida flutuante de, pelo menos, 30 m;

cc) Uma bomba de esgoto manual;

dd) Um jogo de apetrechos de pesca;

ee) Ferramentas necessárias para efectuar pequenos ajustamentos no motor e seus acessórios;

ff) Um extintor de incêndio portátil, capaz de extinguir um incêndio provocado pela inflamação de hidrocarbonetos;

gg) Um projector que permita iluminar de noite um objecto de cor clara de 18 m de tamanho a uma distância de 180 m e durante um período completo de seis horas e que funcione pelo menos durante três horas seguidas;

hh) Um reflector de radar, se a embarcação não possuir respondedor de radar (SART);

ii) Um mínimo de duas ajudas térmicas protectoras que satisfaçam os requisitos previstos no artigo 82.º, ou ajudas térmicas em número suficiente para 10 % das pessoas autorizadas a embarcar, se este número for superior;

jj) Os equipamentos especificados nas alíneas *n*) e *ee*) podem ser dispensados, tendo em conta a natureza e a duração das viagens a efectuar pelos navios.

Artigo 94.º

Marcações das embarcações salva-vidas

1 — As dimensões das embarcações salva-vidas e o número de pessoas que estejam autorizadas a transportar devem estar claramente marcadas em caracteres permanentes nas referidas embarcações.

2 — O nome e o porto de registo do navio ao qual pertençam as embarcações salva-vidas devem estar marcados a cada bordo na proa destas embarcações, em letras maiúsculas do alfabeto latino.

CAPÍTULO 14

Embarcações salva-vidas parcialmente cobertas

Artigo 95.º

Requisitos das embarcações salva-vidas parcialmente cobertas

1 — As embarcações salva-vidas parcialmente cobertas devem satisfazer os requisitos previstos neste capítulo e ainda os constantes do capítulo 13.

2 — As embarcações salva-vidas parcialmente cobertas devem possuir um meio de esgoto eficaz ou auto-esgotável.

3 — As embarcações salva-vidas parcialmente cobertas devem possuir coberturas rígidas permanentemente colocadas, que cubram, no mínimo, 20 % do comprimento da embarcação desde a proa e 20 % do comprimento da embarcação desde a parte mais a ré.

4 — As embarcações salva-vidas parcialmente cobertas devem possuir uma capota abatível de colocação permanente e cobertura rígida, que, em conjunto, cubram completamente os seus ocupantes num espaço fechado e isolado da intempérie, protegendo-os da exposição aos agentes atmosféricos, e que satisfaçam os requisitos seguintes:

a) Possuam armações rígidas e adequadas que permitam armá-las;

b) Possam ser facilmente armadas por duas pessoas;

c) Sejam isolantes para proteger os ocupantes do calor e do frio, com pelo menos duas espessuras de material separadas por uma camada de ar ou por outro processo igualmente eficaz e com meios que impeçam a acumulação de água no espaço da separação referida;

d) Tenham o exterior com uma cor bem visível e o interior com uma cor que não cause desconforto aos ocupantes;

e) Tenham nas duas extremidades de cada bordo entradas eficazes e ajustáveis, munidas com dispositivos de fecho que possam ser fácil e rapidamente accionados do interior e do exterior, de modo a, simultaneamente, permitir a ventilação e impedir a entrada de água do mar, o vento e o frio, devendo igualmente existir um meio de manter fixas as entradas na posição de abertas ou de fechadas;

f) Garantam, com as entradas fechadas, a circulação permanente e suficiente de ar para os ocupantes;

g) Possuam meios para recolha de água da chuva;

h) Permitam aos ocupantes sair da embarcação, no caso de esta se virar.

CAPÍTULO 15

Embarcações salva-vidas inafundáveis parcialmente cobertas

Artigo 96.º

Requisitos de embarcações salva-vidas inafundáveis parcialmente cobertas

As embarcações salva-vidas inafundáveis parcialmente cobertas devem satisfazer os requisitos previstos neste capítulo e no capítulo 13.

Artigo 97.º

Coberturas

1 — As embarcações salva-vidas inafundáveis parcialmente cobertas devem possuir coberturas rígidas permanentemente colocadas que cubram, pelo menos, 20 % do comprimento da embarcação desde a proa e 20 % do comprimento da embarcação desde a parte mais a ré.

2 — As coberturas rígidas devem formar dois abrigos e, se os abrigos possuírem anteparas, estas devem ter aberturas de tamanho suficiente que permitam o fácil acesso às pessoas vestidas com fato de imersão ou roupa quente e com colete de salvação.

3 — A altura interior do espaço coberto deve ser suficiente, de modo a permitir o fácil acesso aos lugares sentados à proa e popa da embarcação.

4 — A cobertura rígida deve ser concebida de modo a incluir janelas ou painéis translúcidos que deixem passar a luz solar para o interior da embarcação, ainda que as entradas e as coberturas estejam fechadas, tornando desnecessária a luz artificial.

5 — A cobertura rígida deve possuir balaustradas, para que as pessoas no exterior se possam agarrar à embarcação.

6 — As partes abertas da embarcação devem ter uma capota abatível, permanentemente colocada, e que:

a) Possa ser armada facilmente por não mais de duas pessoas em menos de dois minutos;

b) Seja isolante, para proteger os ocupantes do frio, com pelo menos duas espessuras de material separadas por uma camada de ar ou com outros meios igualmente eficazes.

7 — O habitáculo formado pelas coberturas rígidas e toldos deve ser concebido de modo a permitir que:

a) Se possa efectuar a operação de arriar e de içar a embarcação sem sair do habitáculo;
b) As aberturas de acesso de ambas as extremidades e bordos disponham de dispositivos de fecho, eficazes e ajustáveis, que possam com facilidade e rapidez ser manuseados do interior e do exterior da embarcação, de modo a simultaneamente permitir a ventilação e impedir a entrada de água do mar, de vento e de frio;
c) Possam ser mantidas fixas as entradas nas posições de abertas ou de fechadas;
d) Haja circulação permanente e suficiente de ar para os ocupantes, apesar da cobertura colocada e das entradas fechadas;
e) A água da chuva possa ser recolhida;
f) A navegação possa fazer-se a remos.

8 — O exterior da cobertura rígida, o toldo e o interior da parte da embarcação coberta pela cobertura abatível devem ter uma cor bem visível e o interior do espaço coberto deve possuir uma cor que não cause desconforto aos ocupantes.

Artigo 98.º

Soçobramento e recuperação da posição inicial

1 — Na embarcação salva-vidas deve haver um cinto de segurança por cada lugar marcado, o qual deve ser concebido de modo a aguentar firmemente no lugar uma pessoa com 100 kg de peso, no caso de a embarcação soçobrar.
2 — A estabilidade da embarcação salva-vidas deve permitir-lhe que seja auto-endireitante ou automaticamente endireitável, quando com lotação parcial ou completa e equipamento, estando as pessoas sentadas com os cintos de segurança colocados.

Artigo 99.º

Propulsão (motorização)

1 — Nas embarcações salva-vidas, o motor e a sua transmissão devem ser comandados da posição em que se encontra o homem do leme.
2 — O motor e a sua instalação devem funcionar em qualquer posição de capotamento e continuar a funcionar depois de a embarcação se endireitar, devendo também parar automaticamente e voltar a funcionar depois de a embarcação retomar a posição e de a água do seu interior ser drenada.
3 — Os sistemas de alimentação de combustível e de lubrificação devem ser concebidos de modo a evitar, durante o capotamento, perda de combustível ou de mais de 250 ml de óleo lubrificante do motor.
4 — Os motores refrigerados a ar devem ter um sistema de condutas que possam captar e expelir o ar de refrigeração do e para o exterior da embarcação, devendo também existir válvulas de comando manual que permitam puxar e expelir o ar de refrigeração do e para o interior da embarcação salva-vidas.

Artigo 100.º

Construção e defensas

1 — Sem prejuízo do disposto no n.º 6 do artigo 86.º deste Regulamento, uma embarcação salva-vidas parcialmente coberta inafundável deve ser construída e possuir defensas concebidas de modo a garantir a protecção da embarcação, com a sua lotação completa e equipamento, em casos de acelerações perigosas resultantes do choque da embarcação contra o costado do navio, a uma velocidade mínima de impacte de 3,5 m/s.
2 — As embarcações salva-vidas devem ter esgotos automáticos.

CAPÍTULO 16

Embarcações salva-vidas completamente cobertas

Artigo 101.º

Requisitos das embarcações salva-vidas completamente cobertas

As embarcações salva-vidas completamente cobertas devem satisfazer os requisitos previstos neste capítulo e no capítulo 13.

Artigo 102.º

Cobertura

A embarcação salva-vidas completamente coberta deve possuir uma cobertura rígida estanque que feche completamente a embarcação, devendo o habitáculo ser concebido de modo que:

a) Os ocupantes estejam protegidos contra o calor e o frio;
b) O acesso à embarcação possa ser feito por meio de escotilhas que se possam fechar, tornando a embarcação estanque;
c) As escotilhas fiquem situadas em posição que permita efectuar a operação de arriar e de içar sem ser necessário sair do habitáculo;
d) As escotilhas de acesso possam ser abertas e fechadas tanto do interior como do exterior da embarcação e sejam equipadas com meios que as permitam aguentar seguramente na posição de abertas;
e) Seja possível navegar a remos;
f) Estando a embarcação numa posição de capotamento, e com as escotilhas fechadas, não entre água em quantidades consideráveis, mantendo-se a flutuar toda a massa da embarcação, incluindo o equipamento, o motor e a lotação completa;
g) Disponha de janelas ou de painéis translúcidos, de ambos os bordos, que permitam a entrada de luz solar no interior da embarcação, mesmo com as escotilhas fechadas, em quantidade suficiente que torne desnecessária luz artificial;
h) O exterior tenha uma cor bem visível e o interior uma cor que não provoque desconforto aos ocupantes;
i) Disponha de balaustradas para as pessoas se segurarem firmemente no exterior da embarcação e de ajudas para o embarque e o desembarque;
j) As pessoas tenham acesso aos seus lugares, desde a entrada, sem terem de saltar por cima umas das outras ou de outros obstáculos;
l) Os ocupantes fiquem protegidos contra os efeitos perigosos da depressão que possa ser criada pelo funcionamento do motor da embarcação.

Artigo 103.º

Soçobramento e recuperação da posição inicial

1 — Na embarcação salva-vidas deve haver, por cada lugar marcado, um cinto de segurança concebido para

aguentar firmemente no lugar uma pessoa com 100 kg de peso, no caso de a embarcação soçobrar.

2 — A estabilidade da embarcação salva-vidas deve permitir-lhe que seja auto-endireitante, ou automaticamente endireitável, quando com lotação parcial ou completa e equipamento, com todas as entradas e aberturas estanques fechadas, estando as pessoas sentadas nos lugares com os cintos de segurança colocados.

3 — A embarcação salva-vidas avariada deve poder aguentar-se com a lotação completa e equipamento, na condição prevista no n.º 1 do artigo 86.º, e a sua estabilidade deve permitir que, em caso de soçobramento, volte automaticamente à posição que garanta aos seus ocupantes a possibilidade de a abandonar por uma saída acima de água.

4 — Os tubos de escape do motor, as condutas de ar e as outras aberturas devem ser concebidas de modo que não entre água para o motor, quer a embarcação esteja direita ou na posição de capotada.

Artigo 104.º

Propulsão (motorização)

1 — O motor e a transmissão da embarcação salva-vidas devem ser controlados pelo homem do leme.

2 — O motor deve funcionar em qualquer posição de capotamento e continuar a funcionar depois de a embarcação se endireitar, devendo ainda parar automaticamente e voltar a funcionar depois de a embarcação retomar a posição inicial.

3 — Os sistemas de alimentação de combustível e de lubrificação devem ser concebidos de modo a evitar, durante o capotamento, perda de combustível e perda de mais de 250 ml de óleo lubrificante do motor.

4 — Os motores refrigerados a ar devem ter um sistema de condutas que possa captar e expelir o ar de refrigeração do e para o exterior da embarcação, devendo também existir válvulas de comando manual que permitam puxar e expelir o ar de refrigeração do e para o interior da embarcação salva-vidas.

Artigo 105.º

Construção e defensas

Sem prejuízo do disposto no n.º 6 do artigo 86.º, as embarcações salva-vidas completamente cobertas devem ser construídas com defensas que assegurem a protecção da embarcação, com a sua lotação completa e equipamento, em casos de acelerações perigosas resultantes do choque contra o costado do navio, a uma velocidade mínima de impacte de 3,5 m/s.

Artigo 106.º

Embarcações salva-vidas de queda livre

As embarcações salva-vidas com capacidade para ser arriadas em queda livre devem ser construídas de modo que fiquem protegidas em casos de acelerações perigosas provocadas pelo choque da embarcação, com a lotação completa e equipamento, quando largada da altura máxima prevista para a sua colocação a bordo, acima da linha de flutuação na condição de navio leve, em situação desfavorável de caimento até 10° e com um adornamento não inferior a 20°, a qualquer dos bordos.

CAPÍTULO 17

Embarcações salva-vidas com sistema autónomo de fornecimento de ar

Artigo 107.º

Requisitos das embarcações salva-vidas com sistema autónomo de fornecimento de ar

1 — Sem prejuízo do disposto nos capítulos 13 e 16, as embarcações salva-vidas com sistema autónomo de abastecimento de ar devem ser concebidas de modo que, quando a navegar com todas as entradas e aberturas fechadas, o ar no interior da embarcação seja respirável, estando o motor a funcionar normalmente durante, pelo menos, dez minutos.

2 — Durante o período de tempo referido no número anterior, a pressão atmosférica no interior da embarcação não deve ser inferior à pressão atmosférica exterior, nem superior em mais de 20 m/bar.

3 — O sistema autónomo de abastecimento de ar deve possuir um indicador visual que assinale permanentemente a pressão do ar.

CAPÍTULO 18

Protecção contra incêndio das embarcações salva-vidas

Artigo 108.º

Dispositivo de protecção contra incêndios

Para além de deverem observar o disposto nos capítulos 13, 16 e 17, as embarcações salva-vidas munidas de dispositivos de protecção contra incêndios devem poder flutuar e assegurar, durante pelo menos oito minutos, a sobrevivência das pessoas embarcadas, quando envolvidas por incêndio persistente de hidrocarbonetos.

Artigo 109.º

Sistema de água pulverizada

A embarcação salva-vidas protegida contra incêndio deve ter um sistema de água pulverizada que satisfaça os seguintes requisitos:

a) O sistema deve aspirar a água do mar, por meio de moto-bomba autoferrante, devendo ser possível abrir, fechar e cortar o fluxo de água dirigido para o exterior da embarcação;

b) A tomada de água do mar deve ser feita de modo a impedir a aspiração de líquidos inflamáveis que flutuem à superfície da água;

c) O sistema deve ser concebido de modo a ser limpo por fluxo rápido de água doce e permitir o esgoto completo da embarcação.

CAPÍTULO 19

Requisitos gerais para jangadas

Artigo 110.º

Construção de jangadas

1 — As jangadas devem ser construídas de modo que:

a) Sejam capazes de resistir 30 dias expostas ao tempo, qualquer que seja o estado do mar, quando colocadas a flutuar;

b) Possam continuar a operar satisfatoriamente, quando lançadas à água de uma altura de 18 m.

2 — A jangada a flutuar deve resistir aos saltos repetidos dados sobre ela de uma altura mínima de 4,5 m acima do seu piso, com ou sem cobertura levantada.

3 — A jangada e os seus acessórios devem ser concebidos de forma a resistir e a suportar um reboque à velocidade de 3 nós, em águas calmas, com lotação completa e equipamento e com âncora flutuante largada.

4 — A jangada deve possuir cobertura que proteja os ocupantes de uma exposição ao tempo, que automaticamente se levante quando a jangada seja colocada a flutuar e que satisfaça os requisitos seguintes:

a) Possua isolamento contra o calor e o frio, por meio de duas camadas de material separadas por um espaço de ar ou por outros meios igualmente eficazes, e possua os meios necessários que impeçam a acumulação de água no espaço de ar;

b) Tenha o interior pintado com uma cor que não fatigue os ocupantes;

c) Possua entradas claramente assinaladas e providas de dispositivo ajustável de fecho que possa ser fácil e rapidamente aberto pelo interior e exterior da jangada, de modo a permitir a ventilação e a impedir a entrada de água do mar, do vento e do frio e tenha pelo menos duas entradas diametralmente opostas, nos casos de jangadas com capacidade para mais de oito pessoas;

d) Admita a circulação suficiente e permanente de ar para os ocupantes, mesmo com as aberturas fechadas;

e) Possua pelo menos uma janela;

f) Seja provida de meios capazes de recolher a água da chuva;

g) Tenha altura suficiente que permita aos ocupantes sentar-se em toda a área coberta pela capota.

Artigo 111.º

Capacidade mínima e peso das jangadas

1 — As jangadas devem ter capacidade para um mínimo de seis pessoas, calculada de acordo com o disposto no artigo 117.º ou no artigo 127.º

2 — A menos que a jangada possua dispositivos de colocação na água aprovados de acordo com os requisitos previstos no capítulo 27 e não seja necessário levantá-la, o peso total da jangada, do contentor e do seu equipamento não deve exceder 185 kg.

Artigo 112.º

Acessórios das jangadas

1 — Em volta das jangadas, exterior e interiormente, deve haver grinaldas firmemente fixadas.

2 — As jangadas devem possuir uma retenida resistente e com pelo menos 15 m, ou com comprimento igual a pelo menos duas vezes a distância entre a sua posição a bordo e a linha de flutuação correspondente à condição de navegação com calado mínimo, no caso de este comprimento ser maior.

Artigo 113.º

Dispositivo de colocação na água

1 — Para além dos requisitos gerais previstos neste capítulo, as jangadas utilizadas com dispositivo de colocação na água devem ainda:

a) Resistir, com lotação completa e equipamento, ao impacte lateral contra o costado do navio, a uma velocidade de pelo menos 3,5 m/s, bem como a uma queda no mar de uma altura mínima de 3 m, e aguentar os danos sem ficar inutilizadas para o serviço;

b) Ser providas de meios para encostar ao piso de embarque, mantendo-se firmes nessa posição até se realizar o embarque.

2 — O dispositivo de colocação na água de jangadas de navios de passageiros deve ser concebido de forma a possibilitar um rápido desembarque de todas as pessoas embarcadas.

3 — O dispositivo de colocação na água de jangadas de navios de carga deve ser concebido de forma a possibilitar um desembarque de toda a tripulação no máximo de três minutos após ser dada a respectiva ordem.

Artigo 114.º

Equipamento

1 — O equipamento normal de uma jangada compreende:

a) Um anel de borracha de salvação ligado a uma retenida flutuante com pelo menos 30 m de comprimento;

b) Uma navalha ligada a um flutuador e a um fiel colocados numa bolsa exterior da capota, colocada perto do ponto onde se encontra o cabo de disparo da jangada, e nas jangadas pneumáticas com lotação para 13 pessoas ou mais deve haver uma segunda navalha, não necessariamente do tipo inafundável;

c) Um vertedouro flutuante, ou dois, consoante a jangada tenha capacidade para 12 ou para 13 ou mais pessoas, respectivamente;

d) Duas esponjas;

e) Duas âncoras flutuantes, cada uma com espias e bóia de arinque resistente ao choque, sendo uma delas sobressalente e a outra fixa permanentemente à jangada, de modo que, quando esta se insufle ou flutue, a mantenha orientada ao vento o mais estável possível, devendo a resistência de ambas as âncoras flutuantes, das espias e da bóia de arinque ser suficiente para aguentar qualquer estado de mar, e um tornel em cada extremidade da espia do tipo que não permita ensarilhar;

f) Dois remos flutuantes;

g) Três abre-latas ou canivetes de bolso possuindo abre-latas especiais;

h) Uma caixa de primeiros socorros à prova de água que possa ser fechada hermeticamente depois de usada;

i) Um apito ou meio equivalente para emitir sinais acústicos;

j) Quatro sinais de pára-quedas de luz vermelha que satisfaçam os requisitos previstos no artigo 83.º;

l) Seis fachos de mão que satisfaçam os requisitos previstos no artigo 84.º;

m) Dois sinais de fumo flutuantes que satisfaçam os requisitos previstos no artigo 85.º;

n) Uma lanterna eléctrica à prova de água com capacidade de ser utilizada para sinais Morse e ainda um jogo de pilhas e uma lâmpada sobressalente, guardados numa caixa à prova de água;

o) Um reflector de radar eficiente, a menos que a jangada possua um respondedor de radar (SART);

p) Um espelho de sinalização com as instruções necessárias para fazer sinais a navios e aviões;

q) Um exemplar do código de sinais para salvamento, plastificado ou com invólucro à prova de água;

r) Um jogo de apetrechos para pesca;

s) Uma ração alimentar que contenha, no mínimo, 10 000 kJ para cada pessoa embarcada na jangada, que a jangada seja autorizada a transportar, devendo as rações possuir invólucro impermeável e ser guardadas em recipiente à prova de água;

t) Recipientes estanques contendo 1,5 l de água potável por cada pessoa embarcada na jangada, podendo substituir-se por 0,5 l por pessoa se existir um aparelho de dessalinização capaz de produzir a mesma quantidade de água potável em dois dias;

u) Um copo graduado e inoxidável;

v) Seis doses de medicamentos contra o enjoo e uma bolsa para vomitar por cada pessoa embarcada na jangada;

x) Instruções para sobrevivência;

z) Instruções sobre as medidas urgentes;

z') Um mínimo de duas ajudas térmicas, conformes com as normas do capítulo 9, ou ajudas térmicas suficientes para 10% do número total de pessoas fixado para a jangada, quando este número seja superior.

2 — A marcação exigida em jangadas pneumáticas equipadas de acordo com o n.º 1 deste artigo deve ser «Pack A».

3 — O equipamento de uma jangada pode ser reduzido ao previsto nas alíneas *a*) a *f*), inclusive, e ao fixado nas alíneas *h*), *i*), *n*), *o*), *p*) e *q*), inclusive, e *v*) a *z*'), inclusive, e ainda ser reduzido a metade do previsto nas alíneas *j*) a *m*), inclusive, se utilizado em embarcações autorizadas a navegar em determinadas áreas de navegação, conforme consta da parte I deste Regulamento.

4 — Nas jangadas abrangidas pelo número anterior, a marcação exigida pela alínea *e*) do n.º 3 do artigo 121.º e pela alínea *g*) do artigo 131.º deve ser «Pack B».

5 — O equipamento de uma jangada não deve andar solto dentro dela, podendo, no todo ou em parte, ser arrumado num contentor que, embora não faça parte integrante da jangada ou não esteja permanentemente amarrado a esta, seja colocado de forma segura no seu interior e capaz de flutuar na água pelo menos trinta minutos sem danificar o seu conteúdo.

Artigo 115.º

Sistema de libertação automática das jangadas. Cabo de disparo

1 — O cabo de disparo que liga a jangada ao navio deve garantir que a jangada não seja arrastada para o fundo com o navio, depois de soltar-se e insuflar-se.

2 — Se no sistema de libertação automática for utilizado um troço de cabo de disparo enfraquecido *(weak link),* este deve:

a) Ser suficientemente forte, de modo a não partir por efeito da força necessária para puxar o cabo de disparo contido no contentor da jangada pneumática;

b) Possuir resistência suficiente que permita a insuflação da jangada pneumática;

c) Quebrar à tracção entre 2,2 (mais ou menos) ± 0,4 kN.

3 — Se na libertação automática for utilizado o sistema hidrostático, este deve:

a) Ser fabricado com materiais compatíveis entre si, para evitar o mau funcionamento, não se aceitando unidades galvanizadas ou outras formas de revestimento metálico dos componentes do disparador hidrostático;

b) Soltar automaticamente a jangada a uma profundidade máxima de 4 m;

c) Possuir drenos que impeçam a acumulação de água na câmara hidrostática, quando o sistema esteja colocado na sua posição normal;

d) Ser construído de modo a não se soltar quando varrido pela água do mar;

e) Ser marcado no exterior com a indicação do tipo e número de série;

f) Ser acompanhado de documento ou de chapa de identificação que indique a data de fabricação, o tipo e o número de série;

g) Ser construído de forma que cada parte ligada ao cabo de disparo possua uma resistência não inferior à exigida para o referido cabo.

CAPÍTULO 20

Jangadas pneumáticas

Artigo 116.º

Requisitos das jangadas pneumáticas

1 — As jangadas pneumáticas devem satisfazer o disposto no capítulo 19 e, adicionalmente, satisfazer as disposições deste capítulo.

2 — Na construção de jangadas pneumáticas deve observar-se o seguinte:

a) A câmara de flutuação principal deve estar dividida em pelo menos dois compartimentos separados, cada um dos quais se insuflará com válvula de retenção própria;

b) As câmaras de flutuação devem estar dispostas de modo que, se qualquer dos compartimentos sofrer avaria e não se insuflar, os compartimentos intactos possam sustentar, com bordo livre positivo em toda a periferia da jangada pneumática, o número de pessoas embarcadas, cada uma delas com peso de 75 kg e sentadas na posição normal;

c) O piso de jangada pneumática deve ser impermeável à água e estar suficientemente isolado do frio:

i) Através de um ou mais compartimentos que insuflem automaticamente ou possam ser insuflados pelos ocupantes e que estes possam esvaziar e insuflar de novo;

ii) Ou por outros meios igualmente eficazes, que não dependam de insuflação.

3 — A jangada pneumática deve ser insuflada com gás não tóxico e a insuflação completa deve efectuar-se no espaço de um minuto, a temperatura ambiente entre 18°C e 20°C, ou no espaço de três minutos, a uma temperatura ambiente de - 30°C, e, uma vez insuflada, a jangada pneumática, com lotação completa e equipamento, deve conservar a sua forma.

4 — Cada compartimento insuflado deve resistir a um excesso de pressão igual a pelo menos três vezes a pressão de serviço e, através de válvulas de escape ou de limitadores de alimentação de gás, deve garantir que a pressão não atinja o dobro da pressão de serviço.

5 — Para que a pressão de serviço possa ser mantida devem existir meios destinados a instalar a bomba ou fole de enchimento referido na alínea *b*) do artigo 124.º deste Regulamento.

6 — A jangada pneumática deve poder ser insuflada por uma só pessoa.

Artigo 117.º

Capacidade de transporte das jangadas pneumáticas

O número de pessoas que uma jangada pneumática está autorizada a transportar é igual ao menor dos números seguintes:

a) O maior número inteiro obtido dividindo por 0,096 o volume, medido em metros cúbicos, das câmaras-de-ar principais (para este efeito não se incluirá o volume dos arcos nem dos bancos, quando existam);

b) O maior número inteiro obtido dividindo por 0,372 a área da secção interna transversal horizontal da jangada pneumática (incluindo para este efeito o ou os bancos, quando existam), medida em metros quadrados, até ao bordo interior das câmaras-de-ar;

c) O número de pessoas que, com um peso médio de 75 kg e envergando coletes de salvação, possam sentar-se comodamente e com espaço superior suficiente, de modo a não dificultar o funcionamento de qualquer componente do equipamento da jangada pneumática.

Artigo 118.º

Acesso às jangadas pneumáticas

1 — Nas jangadas pneumáticas deve existir, pelo menos numa das entradas, uma rampa de acesso semi-rígida que permita subir desde a água à jangada e concebida de forma que, em caso de avaria, não permita que a jangada se esvazie consideravelmente e, no caso de jangadas pneumáticas com dispositivo de arriar, a rampa de acesso deve ser instalada na entrada oposta aos cabos de amarração ao navio e aos meios de embarque.

2 — As entradas das jangadas que não possuam rampa de acesso devem ter uma escada de embarque e o último degrau desta deve situar-se pelo menos 0,4 m abaixo da linha de flutuação da jangada pneumática.

3 — A jangada pneumática deve possuir, no seu interior, os meios necessários destinados a ajudar as pessoas a passar da escada para a jangada.

Artigo 119.º

Estabilidade das jangadas pneumáticas

1 — As jangadas pneumáticas devem ser construídas de modo a manter a sua estabilidade no mar depois de completamente insufladas e a flutuar com as capotas abatíveis levantadas.

2 — A estabilidade da jangada pneumática deve permitir-lhe que:

a) Quando invertida, possa ser endireitada por uma pessoa no mar em águas calmas;

b) Quando com lotação completa, possa ser rebocada a uma velocidade de 3 nós em águas tranquilas.

Artigo 120.º

Acessórios das jangadas pneumáticas

1 — A resistência do conjunto formado pelo cabo e acessórios que compõem o sistema de disparo, exceptuando o troço de cabo de disparo enfraquecido *(weak link)* previsto no n.º 2 do artigo 115.º, não deve ser inferior a 10,0 kN, para as jangadas pneumáticas autorizadas a transportar nove ou mais pessoas, e inferior a 7,5 kN, para as restantes.

2 — No tecto da capota abatível da jangada pneumática deve haver uma lâmpada de controlo manual, visível pelo menos a 2 milhas, em noite com boa visibilidade e durante um período não inferior a doze horas, e, se a luz for intermitente, deve emitir, no mínimo, 50 relâmpagos por minuto nas primeiras duas horas e operar num período de doze horas.

3 — A lâmpada deve ser alimentada por uma bateria activada por água do mar ou por uma pilha seca e acender-se automaticamente quando a jangada pneumática insuflar, devendo a bateria ser do tipo não deteriorável quando se molhe ou humedeça dentro da jangada pneumática.

4 — Dentro da jangada pneumática deve ser instalada uma lâmpada de accionamento manual que possa funcionar continuamente durante um período de pelo menos doze horas, que acenda automaticamente quando a jangada seja insuflada e que possua intensidade suficiente para permitir ler as instruções de sobrevivência e de manutenção do equipamento.

Artigo 121.º

Contentor das jangadas pneumáticas

1 — A jangada pneumática deve estar embalada num contentor que:

a) Seja capaz de resistir às condições rigorosas de utilização verificadas no mar;

b) Possua flutuabilidade suficiente para, com a jangada pneumática e o seu equipamento no interior, forçar o cabo de disparo de modo a accionar o mecanismo de insuflação em situação de navio a afundar-se;

c) Seja o mais possível estanque, exceptuando os orifícios de drenagem no fundo do invólucro.

2 — A jangada pneumática deve estar embalada no contentor, de modo que se insufle na água e fique direita e a flutuar logo que se separe do seu contentor.

3 — O contentor deve ser marcado com:

a) O nome do construtor e a marca do fabricante;

b) O número de série;

c) O nome da entidade que concedeu aprovação e o número de pessoas que a jangada pode comportar;

d) SOLAS;

e) O tipo de embalagem de emergência;

f) A data da última revisão;

g) O comprimento do cabo de disparo;

h) A altura máxima de colocação autorizada acima da linha de flutuação (altura determinada pela prova de queda);

i) As instruções para colocação na água.

Artigo 122.º

Inscrições nas jangadas pneumáticas

As jangadas pneumáticas devem ter inscritos os seguintes elementos:

a) O nome do fabricante e a marca comercial;

b) O número de série;

c) A data de fabrico (mês e ano);

d) O nome da entidade que a aprovou;

e) O nome e o local da estação de serviço onde foi efectuada a última revisão;

f) O número de pessoas que pode comportar, por cima de cada abertura, em caracteres não inferiores a 100 mm de altura e de cor contrastante com a jangada pneumática.

Artigo 123.º

Jangadas pneumáticas com dispositivo de colocação na água

1 — A jangada pneumática que tenha possibilidade de utilizar dispositivo de colocação na água, quando suspensa pelo olhal de suspensão de linga, deve suportar um peso igual a:

a) 4 vezes o peso da jangada pneumática, com lotação completa e equipamento, a uma temperatura ambiente e estabilizada da jangada de 20°C ± 3°C, sem que nenhuma das válvulas de escape funcione;

b) 1,1 vezes o peso da jangada pneumática, com lotação completa e equipamento, a uma temperatura ambiente e estabilizada da jangada de - 30°C, sem que nenhuma das válvulas de escape funcione.

2 — Os contentores rígidos das jangadas pneumáticas que sejam colocados na água por meio de um dispositivo aprovado para esse fim devem ser concebidos de modo que, no todo ou em parte, não caiam ao mar durante ou depois da insuflação da jangada pneumática.

Artigo 124.º

Equipamento adicional das jangadas pneumáticas

As jangadas pneumáticas devem ser providas do seguinte equipamento adicional, em relação ao previsto no artigo 114.º deste decreto-lei:

a) Um jogo de elementos que permitam efectuar as necessárias reparações e colagens nas câmaras-de-ar;

b) Uma bomba ou fole para completar o enchimento;

c) Navalhas de segurança em número igual ao previsto no n.º 1, alínea *b*), do artigo 114.º deste decreto-lei.

CAPÍTULO 21

Jangadas rígidas

Artigo 125.º

Requisitos das jangadas rígidas

As jangadas rígidas devem satisfazer os requisitos previstos no capítulo 19 e, adicionalmente, os estabelecidos no presente capítulo.

Artigo 126.º

Construção de jangadas rígidas

1 — Na construção de jangadas rígidas a flutuabilidade deve ser assegurada por materiais apropriados com flutuabilidade própria, colocados o mais próximo possível da periferia da jangada, devendo o material flutuante ser de combustão retardada ou protegido por uma cobertura de combustão retardada.

2 — O piso da jangada deve impedir a entrada de água, mantendo os ocupantes fora de água e isolados do frio.

Artigo 127.º

Capacidade de transporte das jangadas rígidas

O número de pessoas que a jangada rígida está autorizada a transportar deve ser igual ao menor dos números seguintes:

a) O maior número inteiro que resulte da divisão por 0,096 do volume, medido em metros cúbicos, do material flutuante multiplicado por um factor de um menos o peso específico desse material;

b) O maior número inteiro que resulte da divisão por 0,372 da área da secção transversal horizontal do piso da jangada, medida em metros quadrados;

c) O número de pessoas que, com um peso médio de 75 kg e envergando coletes de salvação, possam sentar-se com comodidade e espaço superior suficiente, de modo a não dificultar o funcionamento de qualquer equipamento da jangada.

Artigo 128.º

Acesso a jangadas rígidas

1 — Numa das entradas das jangadas rígidas deve existir uma rampa de acesso rígida que permita subir da água para a jangada e, no caso de jangada rígida servida por dispositivo de colocação na água, a rampa de acesso deve estar instalada no lado oposto ao dos cabos de amarração do navio e aos meios de embarque.

2 — As entradas da jangada que não possuam rampa de acesso devem ter uma escada de embarque e o último degrau desta deve situar-se pelo menos a 0,4 m abaixo da linha de flutuação da jangada.

3 — A jangada deve possuir, no seu interior, os meios necessários destinados a ajudar as pessoas a passar da escada para a jangada.

Artigo 129.º

Estabilidade das jangadas rígidas

1 — A jangada rígida, a menos que possa flutuar com segurança sobre qualquer dos lados, deve possuir resistência e estabilidade suficientes para se endireitar automaticamente ou ser endireitada facilmente por uma pessoa em mar calmo.

2 — A estabilidade da jangada deve permitir que esta, com a lotação e equipamento completos, possa ser rebocada a uma velocidade de 3 nós em águas tranquilas.

Artigo 130.º

Acessórios das jangadas rígidas

1 — A jangada rígida deve possuir um adequado cabo de reboque e a resistência do sistema constituído por esse cabo e pelos meios de engate à jangada, exceptuando o troço de cabo de disparo enfraquecido *(weak link)* requerido pelo n.º 2 do artigo 115.º, não deve ser inferior a 10,0 kN, para jangadas autorizadas a transportar nove ou mais pessoas, e inferior a 7,5 kN, para as restantes.

2 — No tecto da cobertura abatível da jangada deve haver uma lâmpada de controlo manual, visível pelo menos a 2 milhas, em noite com boa visibilidade e durante um período não inferior a doze horas, e, se a luz for intermitente deve produzir, no mínimo, 50 relâmpagos por minuto nas primeiras duas horas e operar num período de doze horas.

3 — A lâmpada deve ser alimentada por uma bateria activada por água do mar ou por uma pilha seca, que se acenderá automaticamente quando a cobertura é armada, devendo a bateria ser do tipo não deteriorável quando se molhe ou humedeça dentro da jangada.

4 — Dentro da jangada deve ser instalada uma lâmpada de accionamento manual que possa funcionar continuamente durante um período de pelo menos doze horas, que acenda automaticamente quando se armar a cobertura e que possua intensidade suficiente de modo a permitir ler as instruções de sobrevivência e de manutenção do equipamento.

Artigo 131.º

Inscrições nas jangadas rígidas

A jangada deve estar marcada com:

a) O nome e o porto de registo do navio a que pertence;
b) O nome do fabricante e a marca comercial;
c) O número de série;
d) O nome da entidade que concedeu aprovação;
e) O número de pessoas que está autorizada a transportar, marcado por cima de cada abertura, em caracteres não inferiores a 100 mm de altura e de cor contrastante com a da jangada;
f) SOLAS;
g) O tipo de embalagem de emergência;
h) O comprimento do cabo;
i) A altura máxima de colocação autorizada acima da linha de flutuação (altura determinada pela prova de queda);
j) As instruções para colocação na água.

Artigo 132.º

Jangadas rígidas com dispositivo para colocação na água

A jangada rígida que tenha possibilidade de utilizar dispositivo aprovado de colocação na água, quando suspensa pelo olhal de suspensão ou linga, deve suportar uma carga de quatro vezes o seu peso com lotação completa e equipamento.

CAPÍTULO 22

Jangadas pneumáticas de modelo simplificado

Artigo 133.º

Requisitos das jangadas pneumáticas de modelo simplificado

1 — As jangadas pneumáticas de modelo simplificado são as que, satisfazendo os requisitos previstos nos capítulos 19 e 20, possuem as seguintes características diferenciadas:

a) Quando lançadas à água de uma altura de 6 m, devem continuar a operar satisfatoriamente;
b) As duas camadas de material previstas na alínea *a*) do n.º 4 do artigo 110.º podem reduzir-se a uma única camada;
c) A capacidade mínima prevista no n.º 1 do artigo 111.º é reduzida para quatro pessoas;
d) São dispensadas de cumprir o disposto no artigo 113.º e nos n.os 1, alíneas *m*), *o*), *r*), *s*), *v*), *z*) e *z'*), e 3 e 4 do artigo 114.º;
e) O número de âncoras previsto na alínea *e*) do n.º 1 do artigo 114.º pode ser reduzido a um;
f) O número de abre-latas previstos na alínea *g*) do n.º 1 do artigo 114.º pode ser reduzido a um;
g) O número de sinais de pára-quedas de luz vermelha previstos na alínea *j*) do n.º 1 do artigo 114.º pode ser reduzido a dois;
h) O número de sinais vermelhos de mão previstos na alínea *l*) do n.º 1 do artigo 114.º pode ser reduzido a três;
i) A capacidade mínima de água potável por cada pessoa prevista na primeira parte da alínea *t*) do n.º 1 do artigo 114.º pode ser reduzida a 0,5 l;
j) O número de doses de medicamentos contra o enjoo previstas na alínea *v*) do n.º 1 do artigo 114.º pode ser reduzido a três;
l) São dispensadas de cumprir o disposto no n.º 1 do artigo 118.º, no n.º 3 do artigo 120.º e no artigo 123.º;
m) A lâmpada prevista no n.º 2 do artigo 120.º pode ser substituída por um reflector de radar;
n) A marcação prevista na alínea *d*) do n.º 3 do artigo 121.º deve ser «NÃO SOLAS»;
o) A marcação prevista na alínea *e*) do n.º 3 do artigo 121.º deve ser «EQUIPAMENTO REDUZIDO».

2 — O equipamento mínimo de uma jangada pneumática de modelo simplificado compreende:

a) O equipamento indicado nas alíneas *a*), *b*), *c*), *d*), *e*), *f*), *h*), *i*) e *n*) do n.º 2 do artigo 114.º, com as reduções indicadas nas alíneas do número anterior;
b) Dois fachos de mão que satisfaçam os requisitos previstos no capítulo 11;
c) O equipamento previsto nas alíneas *a*) e *b*) do artigo 124.º

3 — A marcação prevista na alínea *e*) do n.º 3 do artigo 121.º de uma jangada pneumática com equipamento mínimo deve ser «EQUIPAMENTO MÍNIMO».

4 — As jangadas pneumáticas de modelo simplificado a que seja exigido sistema de libertação automática devem cumprir o disposto no artigo 115.º

CAPÍTULO 23

Jangadas pneumáticas abertas reversíveis

Artigo 134.º

Generalidades

As jangadas pneumáticas abertas reversíveis devem:

a) Ser construídas utilizando mão-de-obra especializada e materiais adequados;
b) Resistir ao desgaste, quando colocadas ao ar livre, sob temperaturas de - 18°C a + 65°C;
c) Ter capacidade para ser utilizadas sob temperaturas do ar de - 18°C a + 65°C e da água de - 1°C a + 30°C;
d) Ser resistentes à corrosão e não se degradarem em contacto com a água do mar, os óleos ou os fungos;
e) Ser estáveis e manter a forma, quando insufladas e completamente carregadas.

Artigo 135.º

Construção

1 — A jangada pneumática aberta reversível deve ser construída de modo que, quando lançada à água de uma altura de 10 m, o seu equipamento continue a operar sa-

tisfatoriamente, e, se for colocada a uma altura superior a 10 m acima da linha de água, deverá ser do tipo das submetidas a ensaios de queda com resultados positivos de altura pelo menos igual à referida.

2 — A jangada pneumática a flutuar deve resistir a saltos repetidos dados de pelo menos 4,5 m de altura.

3 — A jangada pneumática e os seus acessórios devem ser concebidos de forma a suportar um reboque à velocidade de 3 nós, em águas calmas, com lotação completa e equipamento e com a âncora flutuante largada.

4 — A jangada pneumática, quando completamente insuflada, deve permitir o embarque a partir da água, qualquer que seja o lado que insufle.

5 — A câmara de flutuação principal da jangada pneumática deve estar dividida em, pelo menos, dois compartimentos separados, cada um dos quais se insuflará com válvula de retenção própria.

6 — As câmaras de flutuação da jangada pneumática devem estar dispostas de modo que, se qualquer dos compartimentos sofrer avaria e não se insuflar, os compartimentos intactos possam sustentar o número de pessoas que a jangada possa transportar, cada uma delas com peso de 75 kg e sentadas na posição normal, com bordo livre positivo em toda a periferia da jangada pneumática.

7 — O piso de jangada pneumática deve ser impermeável à água.

8 — A jangada pneumática deve ser insuflada com gás não tóxico e a insuflação deve estar completa em um minuto, a temperatura ambiente entre 18°C e 20°C, ou em três minutos, a uma temperatura ambiente de - 18°C.

9 — Uma vez insuflada, a jangada pneumática, com lotação completa e equipamento, deve conservar a sua forma.

10 — Cada compartimento insuflado deve resistir a aumentos de pressão iguais a pelo menos três vezes a pressão de serviço e, por meio de válvulas de escape ou de limitadores de alimentação de gás, deve também evitar que a pressão atinja o dobro da pressão de serviço.

11 — As câmaras de flutuação devem possuir uma cor bem visível em pelo menos 25 % da sua superfície, admitindo-se que essa cor seja aplicada nas bolsas de água referidas no n.º 5 do artigo 136.º

12 — O número de pessoas que a jangada pneumática está autorizada a transportar é igual ao menor dos números seguintes:

a) O maior número inteiro obtido dividindo por 0,075 o volume, medido em metros cúbicos, das câmaras-de-ar principais (para este efeito não se incluirá o volume dos bancos, quando existam); ou

b) O maior número inteiro obtido dividindo por 0,304 a área da secção interna transversal horizontal da jangada pneumática (incluindo para este efeito o ou os bancos, quando existam), medida em metros quadrados, até ao bordo interior das câmaras-de-ar; ou

c) O número de pessoas que, com um peso médio de 75 kg e envergando coletes de salvação, possam sentar-se dentro das câmaras-de-ar sem prejudicar o funcionamento de qualquer equipamento da jangada pneumática.

13 — As jangadas pneumáticas abertas devem possuir capacidade não inferior a 4 ou superior a 65 pessoas, calculada de acordo com os requisitos previstos no n.º 12 deste artigo.

Artigo 136.º

Acessórios da jangada pneumática

1 — Em volta de uma jangada pneumática aberta reversível deve haver grinaldas firmemente fixadas no interior e no seu exterior.

2 — A jangada deve ser equipada com uma retenida resistente, de comprimento adequado à insuflação automática quando atinja a água.

3 — A resistência do conjunto formado pelo cabo e pelos acessórios que compõem o sistema de disparo, exceptuando o troço de cabo de disparo enfraquecido *(weak link),* não deve ser inferior:

a) A 7,5 kN, para as jangadas pneumáticas que transportem até oito pessoas;

b) A 10,0 kN, para as jangadas pneumáticas que transportem de 9 a 30 pessoas;

c) A 15,0 kN, para as jangadas pneumáticas que transportem mais de 30 pessoas.

4 — A jangada pneumática deve possuir uma ou duas rampas de acesso desde a água, conforme a capacidade seja respectivamente inferior ou igual a 30 pessoas ou superior.

5 — A jangada pneumática deve ser equipada com bolsas de água satisfazendo os seguintes requisitos:

a) A secção transversal das bolsas de água deve ter a forma de um triângulo isósceles e a base do triângulo deve estar ligada ao lado de baixo da jangada;

b) A concepção das bolsas deve permitir que estas se encham até cerca de 60 % da sua capacidade num período de quinze a vinte e cinco segundos depois do lançamento;

c) As bolsas de água devem ter capacidade conjunta compreendida entre 125 l e 150 l, nas jangadas com capacidade até 10 pessoas, e de $(12 \times N)$/l (N = número de pessoas), nas jangadas com capacidade superior a 10 pessoas;

d) As bolsas de água devem estar ligadas por todos os lados às câmaras de flutuação quer superiores quer inferiores;

e) As bolsas de água devem ser distribuídas de forma simétrica em relação à circunferência que constitui o perímetro da jangada, mas suficientemente separadas, de modo a permitir o escape do ar.

6 — A jangada pneumática deve possuir uma ou duas válvulas automáticas de esgoto de cada um dos lados, conforme a sua capacidade seja respectivamente igual ou inferior a 30 pessoas ou superior.

Artigo 137.º

Equipamento

1 — O equipamento de uma jangada pneumática aberta reversível compreende:

a) Um anel de borracha de salvação ligado a uma retenida flutuante com pelo menos 30 m de comprimento, que resista a uma carga de tracção de 1,0 kN;

b) Uma navalha ligada a um flutuador e a um fiel colocados numa bolsa exterior na câmara de flutuação superior, adjacente ao cabo de disparo e em situação de poder cortá-lo, devendo haver uma segunda navalha nas jangadas autorizadas a transportar mais de 12 pessoas;

c) Um vertedouro flutuante ou dois, consoante a jangada tenha capacidade para transportar até 12 pessoas ou mais de 12, respectivamente;
d) Duas esponjas;
e) Uma âncora flutuante fixa permanentemente à jangada, de modo que quando esta insufle ou flutue se mantenha orientada ao vento, o mais estável possível;
f) Dois remos flutuantes;
g) Um conjunto de primeiros socorros guardados em caixa à prova de água que possa ser fechada hermeticamente depois de usada;
h) Um apito ou meio equivalente para emitir sinais acústicos;
i) Dois sinais tipo facho de mão, conformes aos previstos no capítulo 11;
j) Uma lanterna eléctrica à prova de água capaz de ser utilizada para sinais Morse e ainda um jogo de pilhas e uma lâmpada sobressalente guardados numa caixa à prova de água;
k) Um jogo de utensílios para efectuar reparações e colagens em câmaras-de-ar;
l) Uma bomba de enchimento ou um fole.

2 — O equipamento deve ser guardado num pacote que, se não fizer parte integrante da jangada ou não estiver ligado a esta de forma permanente, deve ser instalado e amarrado à jangada, capaz de flutuar na água durante pelo menos trinta minutos sem danificar o seu conteúdo.

Artigo 138.º

Contentor das jangadas pneumáticas abertas reversíveis

1 — A jangada pneumática deve estar embalada num contentor que:

a) Seja capaz de resistir às condições rigorosas de utilização existentes no mar;
b) Possua flutuabilidade suficiente para, com a jangada pneumática e seu equipamento no interior, forçar o cabo de disparo de modo a accionar o mecanismo de insuflação na situação de navio a afundar-se;
c) Seja estanque, exceptuando os orifícios de drenagem no fundo do invólucro.

2 — O contentor deve ser marcado com:

a) O nome do construtor e a marca do fabricante;
b) O número de série;
c) O nome da entidade que concedeu a aprovação e a lotação da jangada;
d) A indicação «NÃO SOLAS — REVERSÍVEL»;
e) A data da última revisão;
f) O comprimento do cabo de disparo;
g) A altura máxima de colocação acima da linha de flutuação (altura determinada pela prova de queda);
h) As instruções para colocação na água.

Artigo 139.º

Inscrições nas jangadas pneumáticas abertas reversíveis

A jangada pneumática deve estar marcada com:

a) O nome do fabricante e a marca comercial;
b) O número de série;
c) A data de fabrico (mês e ano);
d) O nome da entidade que a aprovou;
e) O nome e o local da estação de serviço onde foi efectuada a última revisão;
f) A lotação no topo de cada câmara de flutuação, em caracteres não inferiores a 100 mm de altura e de cor contrastante com a das câmaras de flutuação.

SECÇÃO IV

Embarcações de socorro

CAPÍTULO 24

Embarcações de socorro

Artigo 140.º

Requisitos gerais

1 — Sem prejuízo do disposto no presente capítulo, as embarcações de socorro devem satisfazer os requisitos previstos nos artigos 86.º, 87.º, 88.º, 89.º, 90.º, 91.º e 92.º, n.os 1 a 8, inclusive, 10, alíneas *a*) e *b*), 11, 12 e 15, e no artigo 94.º, n.os 1 e 2.
2 — As embarcações de socorro podem ser de tipo rígido, pneumático ou combinar os dois tipos e devem:

a) Ter um comprimento superior a 3,8 m, mas inferior a 8,5 m;
b) Ser capazes de acomodar pelo menos cinco pessoas sentadas e uma deitada.

3 — As embarcações de socorro combinadas com partes rígidas e pneumáticas devem cumprir os requisitos específicos da presente regra.
4 — Quando uma embarcação de socorro não possua suficiente tosado, é obrigatória uma cobertura de proa que cubra pelo menos 15 % do seu comprimento.
5 — As embarcações de socorro devem poder manobrar a uma velocidade até 6 nós e manter esta velocidade durante pelo menos quatro horas.
6 — As embarcações de socorro devem possuir suficiente mobilidade e manobrabilidade em mar aberto, de modo a permitir recuperar pessoas dentro de água, a reunir jangadas pneumáticas e a rebocar a jangada de maior capacidade a bordo do navio, ainda que carregada com a lotação completa e equipamento ou equivalente, à velocidade mínima de 2 nós.
7 — A embarcação de socorro deve possuir um motor fixo ou fora de borda.
8 — Se a embarcação de socorro for equipada com um motor fora de borda, o leme e a cana do leme devem fazer parte integrante do motor.
9 — Sem prejuízo do disposto no n.º 1 do artigo 91.º, numa embarcação de socorro pode ser instalado um motor fora de borda, funcionando a gasolina e possuindo um sistema de alimentação aprovado, desde que os tanques do combustível tenham uma protecção especial contra incêndio e explosão.
10 — As embarcações de socorro devem possuir dispositivos para reboque instalados de forma permanente e com resistência suficiente para reunir e rebocar as jangadas, conforme o previsto no n.º 6 deste artigo.
11 — As embarcações de socorro devem possuir compartimentos e caixas estanques para guardar os componentes pequenos do seu equipamento.

Artigo 141.º

Equipamento das embarcações de socorro

1 — Os componentes do equipamento de uma embarcação de socorro, à excepção dos croques, que devem estar livres para ser utilizados, devem ser fixados com fiéis no interior da embarcação e guardados em caixas ou compartimentos seguros com abraçadeiras ou quaisquer outros meios equivalentes e adequados.

2 — O equipamento de uma embarcação de socorro deve ser guardado de modo a não perturbar qualquer operação de arriar ou de recuperar a embarcação e todos os componentes desse equipamento devem ser, o mais possível, leves e de pequenas dimensões e estar embalados de forma apropriada e compacta.

3 — Do equipamento das embarcações de socorro deve constar:

a) Um número suficiente de remos para efectuar movimento a vante em águas tranquilas e por cada remo existente deve haver um tolete, forquetas ou meios equivalentes, devendo os toletes e as forquetas estar amarrados à embarcação com fiel ou correntes;
b) Dois vertedouros flutuantes;
c) Uma agulha de governo em funcionamento montada numa bitácula com iluminação ou provida de fonte conveniente de iluminação;
d) Uma âncora flutuante com cabo-guia e bóia de arinque com resistência adequada e comprimento não inferior a 10 m;
e) Uma boça de comprimento e resistência suficientes, ligada ao sistema de libertação previsto no n.º 11 do artigo 92.º e colocada na extremidade de vante da embarcação de socorro;
f) Uma retenida flutuante com comprimento mínimo de 50 m e com resistência suficiente para rebocar uma jangada pneumática, de acordo com o disposto no n.º 6 do artigo 140.º;
g) Uma lanterna eléctrica estanque que possa ser utilizada para emissão de sinais Morse, juntamente com um jogo de pilhas sobressalentes e uma lâmpada de reserva dentro de invólucro estanque;
h) Um apito ou sinal acústico equivalente;
i) Uma caixa de primeiros socorros capaz de fechar hermeticamente depois de utilizada;
j) Dois anéis de salvação com retenida flutuante de pelo menos 30 m;
k) Um projector que permita iluminar de noite um objecto de cor clara, com o tamanho de 18 m, a uma distância de 180 m, durante um período total de seis horas, e que funcione, no mínimo, durante três horas seguidas;
l) Um reflector de radar eficiente;
m) Um mínimo de duas ajudas térmicas satisfazendo os requisitos do capítulo 9 ou ajudas térmicas suficientes para 10 % do número de pessoas que a embarcação possa acomodar, se a percentagem resultar num número superior.

4 — Além do equipamento previsto nas alíneas do número anterior, as embarcações de socorro rígidas devem ainda possuir:

a) Um croque;
b) Um balde;
c) Uma navalha e um machado.

5 — Além do equipamento previsto nas alíneas do n.º 3 deste artigo, as embarcações de socorro insufláveis devem também possuir:

a) Uma navalha com flutuador;
b) Duas esponjas;
c) Um fole ou uma bomba eficaz de funcionamento manual;
d) Uma caixa adequada com um jogo de sobressalentes para reparar furos;
e) Um croque de segurança.

Artigo 142.º

Requisitos adicionais para as embarcações de socorro pneumáticas

1 — As embarcações de socorro pneumáticas são dispensadas de cumprir o disposto nos n.ºs 3 e 5 do artigo 86.º

2 — As embarcações de socorro pneumáticas devem ser concebidas de modo que, quando suspensas por cabo de brinco ou de gato, possuam:

a) Resistência e rigidez suficientes para efectuar as operações de colocação na água e de recuperação com a carga completa de pessoas e equipamento;
b) Resistência suficiente para suportar a carga correspondente a quatro vezes o peso da embarcação, com a carga completa de pessoas e equipamento e à temperatura ambiente de 20°C (mais ou menos) ± 3°C e com as válvulas de escape operativas;
c) Resistência suficiente para suportar a carga correspondente a 1,1 vezes o peso da embarcação, com a carga completa de pessoas e equipamento e à temperatura ambiente de - 30°C e com as válvulas de escape operativas.

3 — As embarcações de socorro pneumáticas devem ser construídas de modo a poderem resistir à intempérie:

a) Quando colocadas em convés aberto de um navio a navegar no mar;
b) Durante 30 dias a flutuar, em qualquer condição de mar.

4 — Sem prejuízo do disposto nos n.ºs 1 e 2 do artigo 94.º, na embarcação de socorro pneumática deve estar marcado o número de série, o nome do fabricante e a data de fabrico.

5 — A flutuabilidade da embarcação de socorro pneumática deve ser assegurada por uma câmara-de-ar única, subdividida em pelo menos cinco compartimentos distintos e de volume aproximado, ou por duas câmaras-de-ar distintas, em que o volume total de uma não deve ser superior a 60 % do volume da outra, devendo as câmaras-de-ar ser concebidas de modo que, se um dos compartimentos se avariar, o outro possa suportar o peso total das pessoas que a embarcação de socorro está autorizada a acomodar, pesando em média 75 kg, sentadas na posição normal, e nesta circunstância mantenha um bordo livre positivo em toda a sua periferia.

6 — As câmaras-de-ar que rodeiem a embarcação de socorro pneumática devem apresentar, quando cheias, um volume que não seja inferior a 0,17 m³ por cada pessoa que a embarcação esteja autorizada a acomodar.

7 — Cada compartimento de flutuação de uma embarcação de socorro pneumática deve possuir uma válvula sem retorno destinada a insuflação manual e meios que

permitam o seu esvaziamento e ainda uma válvula de segurança.

8 — No fundo das embarcações de socorro pneumáticas insufladas, e em outros pontos vulneráveis do seu exterior, deve haver protectores antiabrasivos.

9 — Se a embarcação de socorro pneumática possuir painel de popa (para apoio do motor), este não deve estar a uma distância do extremo da popa superior a 20 % do comprimento total da embarcação.

10 — Nas embarcações de socorro pneumáticas devem existir reforços apropriados para amarrar os cabos à proa e à popa e grinaldas ao redor do exterior e interior da embarcação.

11 — As embarcações de socorro pneumáticas devem ser mantidas permanentemente na condição de insufladas.

SECÇÃO V

Colocação a bordo e na água das embarcações de sobrevivência e de socorro

CAPÍTULO 25

Colocação a bordo das embarcações de sobrevivência

Artigo 143.º

Colocação a bordo das embarcações de sobrevivência

1 — As embarcações de sobrevivência devem ser colocadas a bordo:

a) De modo que as próprias embarcações ou os seus berços não interfiram nas operações de arriar de outras embarcações de sobrevivência ou de socorro situadas em local diferente;

b) Tão próximas da superfície da água quanto o possível e em segurança e, no caso de as embarcações de sobrevivência não serem jangadas destinadas a ser colocadas na água por lançamento pela borda, as embarcações de sobrevivência na posição de embarque devem ficar, no mínimo, 2 m acima da linha de flutuação, com o navio na condição de carregado sob condições desfavoráveis de caimento e adornado até 20°, a cada bordo ou até ao ângulo em que a borda do convés exposto ao tempo começa a submergir, conforme o que for menor;

c) De maneira que, na situação de contínua prontidão, dois tripulantes possam executar as operações de embarque e de colocação na água em menos de cinco minutos;

d) Com o equipamento completo, conforme vem estabelecido neste Regulamento;

e) Sempre que possível, numa situação resguardada e protegida de avarias ocasionadas por fogo ou por explosão.

2 — As embarcações salva-vidas destinadas a ser arriadas pelo costado do navio devem ser colocadas o mais possível afastadas do hélice.

3 — Nos navios de carga de comprimento compreendido entre 80 m e 120 m, a embarcação salva-vidas deve ser colocada de modo que a popa da embarcação esteja a uma distância do hélice igual ou superior ao seu comprimento.

4 — Nos navios de carga de comprimento igual ou superior a 120 m e nos navios de passageiros de 80 m de comprimento ou mais, as embarcações salva-vidas devem ser colocadas de modo que a sua popa esteja afastada da popa do navio pelo menos 1,5 vezes o seu comprimento.

5 — Os navios devem, sempre que possível, acondicionar as embarcações salva-vidas em posição abrigada das más condições de mar.

6 — As embarcações salva-vidas devem estar colocadas a bordo fixas aos dispositivos de colocação na água.

7 — Para além de satisfazerem os requisitos previstos nos capítulos 19 a 23, as jangadas devem estar colocadas a bordo de modo a poderem ser libertadas manualmente dos seus dispositivos de fixação e, quando não providas de turcos, devem ser colocadas a bordo de forma a poderem ser lançadas à água de maneira segura, mesmo nas piores condições de balanço.

8 — As jangadas providas de turcos devem ser colocadas ao alcance dos gatos de suspensão, a menos que o navio seja dotado com meios de transbordo que se mantenham operativos dentro dos limites de caimento e de adornamento previstos na alínea *b*) do n.º 1 deste artigo e devidos ao movimento do navio ou a corte de energia.

9 — Se a cada bordo do navio não houver jangadas com capacidade conjunta para todas as pessoas embarcadas e em condições capazes de ser lançadas por qualquer dos bordos, as jangadas destinadas a ser colocadas na água por lançamento pela borda devem estar colocadas de modo a ser facilmente transferidas de um para outro bordo do navio.

CAPÍTULO 26

Colocação a bordo das embarcações de socorro

Artigo 144.º

Colocação a bordo das embarcações de socorro

As embarcações de socorro devem ser colocadas a bordo:

a) De modo a estarem prontas para colocação na água em menos de cinco minutos;

b) Numa posição adequada para colocação na água e ou para recuperação;

c) De modo que as próprias embarcações ou os seus dispositivos de fixação a bordo não interfiram na operacionalidade de qualquer outra embarcação de sobrevivência ou dispositivo de colocação na água;

d) De forma a cumprirem-se os requisitos do capítulo 25, no caso de serem simultaneamente embarcações salva-vidas.

CAPÍTULO 27

Dispositivos para colocação na água e para embarque das embarcações de sobrevivência ou de socorro

Artigo 145.º

Requisitos gerais

1 — Os dispositivos de lançamento à água e os mecanismos de arriar e de recuperação das embarcações de sobrevivência ou de socorro devem ser concebidos de modo que as referidas embarcações, com o seu equipamento completo, possam ser arriadas com segurança na condição de caimento até 10° ou de adornamento até 20°, tenham ou não a bordo a lotação completa.

2 — Sem prejuízo do disposto no número anterior, o dispositivo de colocação na água das embarcações salva-vidas utilizadas nos navios-tanques, químicos e de gás, com um ângulo de inclinação desfavorável de 20°, calculado de acordo com a Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios, 1973, e Protocolo de 1978, deve poder operar com uma inclinação máxima no bordo mais baixo do navio.

3 — Os dispositivos de colocação na água não devem depender de outros meios que não sejam a gravidade ou a energia mecânica acumulada independente das fontes de energia do navio e devem poder manobrar a embarcação de sobrevivência ou de socorro na condição repleta de pessoas e equipamento ou de completamente leve.

4 — Os dispositivos de colocação na água devem ser concebidos de modo que uma só pessoa os possa manobrar de uma posição situada no convés ou dentro da embarcação de sobrevivência ou de socorro, devendo uma ou outra ser visível à pessoa que manobra o mecanismo de colocação na água situado no convés.

5 — Os dispositivos de colocação na água devem ser concebidos de modo que a sua manutenção se reduza ao mínimo, devendo as partes que os compõem ser objecto de regular e fácil manutenção, a efectuar pela tripulação do navio.

6 — Os guinchos do dispositivo de colocação na água devem ter resistência suficiente, que permita poderem suportar:

a) Um ensaio estático com prova de esforço não inferior a 1,5 vezes a carga máxima de funcionamento;

b) Um ensaio dinâmico com prova de esforço não inferior a 1,1 vezes a carga máxima de funcionamento, à velocidade máxima de descida.

7 — O sistema de colocação e os seus acessórios, excluídos os dos guinchos, devem ter resistência suficiente, de modo a aguentarem uma prova de esforço estática com ensaio não inferior a 2,2 vezes a carga máxima de carregamento.

8 — Os elementos estruturais e todos os moitões, cabos, esbarros, elos, cavilhões e outros acessórios utilizados nos dispositivos de colocação na água devem ser concebidos, pelo menos, com um factor mínimo de segurança em função da carga de serviço máxima prevista e tendo em conta a carga de rotura dos materiais utilizados na construção.

9 — O factor mínimo de segurança previsto no número anterior será de 4,5 para os elementos da estrutura dos turcos e guinchos e de 6 para os cabos, cadernais de suspensão, elos e moitões.

10 — Os dispositivos de colocação na água devem manter-se em boas condições de utilização, mesmo em situações que levem à formação de gelo.

11 — Os dispositivos de colocação na água devem ser capazes de recuperar as embarcações com a sua tripulação.

12 — As características dos dispositivos de colocação na água devem permitir realizar embarques seguros nas embarcações de sobrevivência, de acordo com os requisitos previstos nos n.os 1 e 2 do artigo 88.º e 2 e 3 do artigo 113.º

Artigo 146.º

Dispositivos de colocação na água usando cabos e um guincho

1 — Os cabos dos dispositivos de colocação na água devem ser resistentes à torção e à corrosão.

2 — No caso de guincho com tambor múltiplo que não possua um sistema de compensação eficaz, os cabos referidos no número anterior devem estar dispostos de modo que ao arriar rodem no tambor regularmente e à mesma velocidade que na operação de içar.

3 — Os dispositivos de colocação de embarcações de socorro na água devem possuir guinchos a motor, com a capacidade para içar as referidas embarcações com a lotação e equipamento completos.

4 — As operações de recuperação das embarcações de sobrevivência ou de socorro devem poder ser efectuadas através de um comando manual eficiente e as manivelas ou os volantes de accionamento manual não devem rodar com o movimento efectuado pelas peças móveis do guincho se içar ou arriar com ajuda do motor.

5 — Nas embarcações de socorro ou de sobrevivência em que a recolha dos braços dos turcos se efectue a motor devem existir dispositivos de segurança que desliguem automaticamente o motor antes de os braços dos turcos alcançarem o esbarro, de modo a evitar esforços excessivos nos cabos e nos turcos, sendo os mesmos dispensados se o motor for concebido para evitar esses esforços.

6 — A velocidade a que a embarcação de sobrevivência ou de socorro deve arriar na água não pode ser inferior à que se obtém pela seguinte fórmula:

$$S = 0{,}4 + (0{,}02 \times H)$$

em que:

S = velocidade de descida, em metros por segundo; e
H = altura, em metros, desde a cabeça do turco até à linha de água na condição de calado mínimo.

7 — A velocidade máxima de arriar uma embarcação de sobrevivência ou de socorro é determinada tendo em conta a sua concepção, a protecção dada aos ocupantes contra esforços excessivos, a resistência do dispositivo de colocação na água e ainda as forças de inércia durante uma paragem de emergência.

8 — Os dispositivos de colocação na água devem dispor de meios que permitam assegurar que não será excedida a velocidade máxima de arriar.

9 — Os dispositivos de colocação de embarcações de socorro na água devem prever que as mesmas possam ser içadas, com lotação e equipamento completos, a uma velocidade não inferior a 0,3 m/s.

10 — Os dispositivos de colocação na água devem possuir brecas capazes de parar a descida das embarcações de sobrevivência e de socorro e de as manter em segurança, com a lotação e equipamento completos, devendo as brecas estar protegidas da água e dos hidrocarbonetos.

11 — As brecas manuais devem ser instaladas de modo a estar sempre actuantes, a menos que o operador ou um mecanismo por este accionado mantenha o comando da breca na posição de desenfreada.

Artigo 147.º

Colocação na água por libertação automática

A libertação de uma embarcação de sobrevivência da sua posição a bordo deve ser automática, sempre que essa embarcação possua um dispositivo de colocação na água e tenha sido concebida para ser colocada a flutuar livremente.

Artigo 148.º

Colocação na água por queda livre

Sem prejuízo do disposto no artigo anterior, os dispositivos de colocação na água por queda livre usando um plano inclinado devem possuir os requisitos seguintes:

a) O dispositivo de lançamento deve ser concebido de modo que durante a queda livre as forças excessivas não sejam sentidas pelos ocupantes da embarcação de sobrevivência;
b) O dispositivo de lançamento deve possuir uma estrutura rígida, com inclinação e comprimento suficientes para assegurar que a embarcação de sobrevivência ao cair seja suficientemente visível do navio;
c) O dispositivo de lançamento deve possuir protecção eficiente contra a corrosão e ser concebido de modo a prevenir uma fricção ou um impacte durante a queda, com emissão de chispas capazes de provocar um incêndio.

Artigo 149.º

Desembarque por rampa de escorregamento

Sem prejuízo do disposto no artigo 145.º, o sistema de desembarque por rampa de escorregamento deve possuir os requisitos seguintes:

a) A rampa de escorregamento, no local de embarque, deve poder ser accionada por uma só pessoa;
b) A rampa de escorregamento deve poder ser usada mesmo com ventos fortes e mar encrespado.

Artigo 150.º

Dispositivo de colocação na água para jangadas pneumáticas

1 — Os dispositivos para colocar jangadas pneumáticas na água devem observar o disposto nos artigos 145.º e 146.º, excepto no que diz respeito à colocação à borda, que deve poder efectuar-se manualmente.
2 — O dispositivo de colocação na água deve evitar uma libertação prematura da jangada durante o arriar e ainda a sua libertação quando esta se encontre a flutuar.

Artigo 151.º

Escadas de embarque

1 — Os embarques e os desembarques devem ser assegurados com a instalação de balaustres, desde o convés até ao extremo superior da escada e vice-versa.
2 — Os degraus da escada devem:

a) Ser de madeira rija aplainada, sem nós ou outras deficiências e sem arestas vivas ou lascadas, ou de outro material adequado com características equivalentes;
b) Possuir uma superfície antiescorregante, obtida através de estrias longitudinais ou de adequado revestimento antiescorregante;
c) Ter, num mínimo, 480 mm de comprimento, 115 mm de largura e 25 mm de espessura, excluindo o revestimento antiescorregante;
d) Estar separados uns dos outros por intervalos mínimos de 300 mm e máximos de 380 mm e ser fixados de modo a manter a posição horizontal.

3 — Os dois cabos laterais da escada devem ser de manila simples e sem forro e cada um com uma bitola não inferior a 65 mm, devendo:

a) Cada cabo ser inteiro, sem nós ou uniões, desde o degrau superior;
b) Os extremos dos cabos possuir costuras, de modo a impedir o descoche.

4 — Os cabos podem ser de outros materiais, desde que as dimensões, a resistência à rotura, as características de durabilidade, o alongamento e a aderência às mãos sejam, no mínimo, equivalentes às do cabo de manila.

SECÇÃO VI

Outros meios de salvação

CAPÍTULO 28

Aparelhos lança-cabos

Artigo 152.º

Aparelho lança-cabos

1 — Os aparelhos lança-cabos devem:

a) Poder lançar uma linha com precisão aceitável;
b) Ter quatro foguetões, no mínimo, podendo cada um lançar uma linha com pelo menos 230 m, havendo bom tempo;
c) Ter quatro linhas, no mínimo, cada uma possuindo uma resistência à rotura não inferior a 2 kN;
d) Possuir instruções breves ou diagrama, indicando o modo de utilização do aparelho lança-cabos.

2 — Os foguetões disparados por pistolas e as unidades, no caso de foguetão solidário com o cabo, devem estar guardados numa caixa resistente à água e, no caso de o foguetão ser disparado por pistola, o cabo, o foguetão e os meios de ignição devem estar guardados numa caixa que os proteja do tempo.

CAPÍTULO 29

Balsas rígidas

Artigo 153.º

Balsas rígidas

1 — As balsas rígidas devem ser construídas de modo a manterem a forma e as propriedades quando expostas ao tempo, quer a bordo quer na água, e a não necessitarem de qualquer ajustamento antes da utilização.
2 — As balsas devem resistir a um teste de queda da altura do pavimento do navio, onde é suposto serem instaladas, até à linha de água, ou da altura mínima de 6 m, no caso de a queda ser inferior.
3 — As balsas devem ser eficazes e estáveis a flutuar por ambos os lados e poder suportar um peso de ferro suspenso das grinaldas em água doce de 22,5 kg por metro de comprimento ao longo de qualquer dos bordos sem imersão de qualquer parte da face superior da balsa e o referido peso nunca será inferior a 29 kg se o peso anteriormente referido for menor que este último valor.

4 — As caixas de ar ou os meios equivalentes para flutuabilidade devem estar colocados o mais perto possível dos lados do equipamento, não devendo a flutuabilidade depender de insuflação e o material flutuante ser danificado por produtos oleosos.

5 — As balsas devem possuir em redor de todo o seu perímetro grinaldas aplicadas, de modo a formar um número de seios igual ao número de pessoas que possam suportar, os pontos de fixação de cada seio não devem estar separados mais de 300 mm e cada seio deve possuir um flutuador de cortiça ou de madeira leve e a flecha do seio, quando em seco, deve ter entre 150 mm e 200 mm.

6 — Nas balsas de espessura superior a 305 mm deve haver duas linhas de grinaldas, uma com os pontos de fixação ligeiramente abaixo da face superior dos flutuadores e a outra com os pontos de fixação ligeiramente acima da face inferior dos flutuadores, e nas balsas com menos de 305 mm de espessura a única linha de grinaldas deve ser fixada a meia altura da balsa.

7 — As grinaldas circundantes da balsa devem ser de cabo com pelo menos 14 mm de diâmetro e estar fixadas à balsa através de olhais, fazendo um entrelaçamento em cada um de modo a evitar que a grinalda se mova correndo pelos olhais.

8 — As grinaldas e os mecanismos de fixação devem ser suficientemente resistentes, de modo a garantirem que a balsa seja levantada pela grinalda.

9 — As balsas devem possuir uma retenida para amarração.

10 — As balsas devem ser de cor laranja e possuir faixas reflectoras nos lados e nas faces superior e inferior.

11 — As balsas devem possuir inscrições, bem visíveis, do número de pessoas que podem suportar, do nome do navio e do porto de registo.

12 — As balsas não devem ter peso superior a 60 kg.

13 — As balsas devem possuir chapa sinalética com a marca, o modelo e o número de aprovação.

ANEXO N.º 2

(Revogado.)

MINISTÉRIO DO AMBIENTE E DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO

Portaria n.º 39/2011

de 18 de Janeiro

A Portaria n.º 31/2007, de 8 de Janeiro, veio fixar a taxa de acesso, por viaturas motorizadas, à área abrangida pela Reserva Biogenética da Mata de Albergaria, que é um dos bosques mais representativos dos carvalhais galaico-portugueses de *Quercus robur* e *Quercus pyrenaica* do Parque Nacional da Peneda-Gerês, e onde se inclui, também, um troço da via romana — Geira — com ruínas das suas pontes e um significativo conjunto de marcos miliários. A portaria foi um dos instrumentos usados para assegurar a preservação dos frágeis ecossistemas que caracterizam a mata de Albergaria, tendo em conta que a forte pressão humana, sobretudo no período estival, constitui um dos seus principais factores de ameaça. Pretendeu-se estabelecer um equilíbrio entre a conservação dos valores naturais e o uso social e recreativo atribuído a esses mesmos valores.

Os residentes ou naturais do concelho de Terras de Bouro foram abrangidos por uma isenção de pagamento da referida taxa nos termos do artigo 3.º da Portaria n.º 31/2007, de 8 de Janeiro. No entanto, tendo em conta a evolução legislativa, em especial a alínea *b*), do n.º 3 do artigo 38.º do regime jurídico da conservação da natureza e biodiversidade aprovado pelo Decreto-Lei n.º 142/2008, de 24 de Julho, bem como os protocolos celebrados entre a República Portuguesa e o Reino de Espanha, justifica-se o alargamento dessa isenção a todos os residentes no Parque Nacional da Peneda-Gerês, bem como no Parque Natural da Baixa Limia — Serra do Xurés, confinante com o Parque Nacional da Peneda-Gerês, que com ele forma o Parque Transfronteiriço do Gerês/Xurés.

É também isenta a circulação no exercício de funções de policiamento ou fiscalização e de prevenção de incêndios.

Foram ouvidos o município de Terras de Bouro e o município espanhol de Lobios. Procedeu-se à audição das freguesias de Campo do Gerês, Vilar da Veiga, Covide e Rio Caldo e do Parque Natural da Baixa Limia-Serra do Xurés.

Assim:

Ao abrigo do disposto nos n.os 1, 3 e 5 do artigo 38.º do Decreto-Lei n.º 142/2008, de 24 de Julho, manda o Governo, pelo Secretário de Estado do Ambiente, no uso das competências delegadas nos termos da alínea *b*) do n.º 1.1 do despacho n.º 932/2010, publicado no *Diário da República,* 2.ª série, de 14 de Janeiro de 2010, o seguinte:

Artigo 1.º

Isenção de pagamento da taxa de acesso à Reserva Biogenética da Mata de Albergaria

São isentos do pagamento da taxa de acesso por viaturas motorizadas, à área abrangida pela Reserva Biogenética da Mata de Albergaria, prevista na Portaria n.º 31/2007, de 8 de Janeiro:

a) Os condutores que sejam residentes ou naturais do concelho de Terras de Bouro, mediante a apresentação de documento comprovativo da sua naturalidade ou residência;

b) Os condutores que sejam residentes no restante território abrangido pelo Parque Nacional da Peneda-Gerês, mediante a apresentação de documento comprovativo da sua residência;

c) Os condutores que sejam residentes no município espanhol de Lobios, mediante a apresentação de documento comprovativo da sua residência;

d) As viaturas ao serviço do Parque Nacional da Peneda-Gerês ou do Parque Natural da Baixa Limia — Serra do Xurés;

e) As viaturas de outras entidades no exercício de funções de policiamento ou fiscalização e de prevenção de incêndios.

Artigo 2.º

Norma revogatória

É revogado o artigo 3.º da Portaria n.º 31/2007, de 8 de Janeiro.

Artigo 3.º

Entrada em vigor

A presente portaria entra em vigor no dia seguinte ao da sua publicação.

O Secretário de Estado do Ambiente, *Humberto Delgado Ubach Chaves Rosa,* em 7 de Janeiro de 2011.